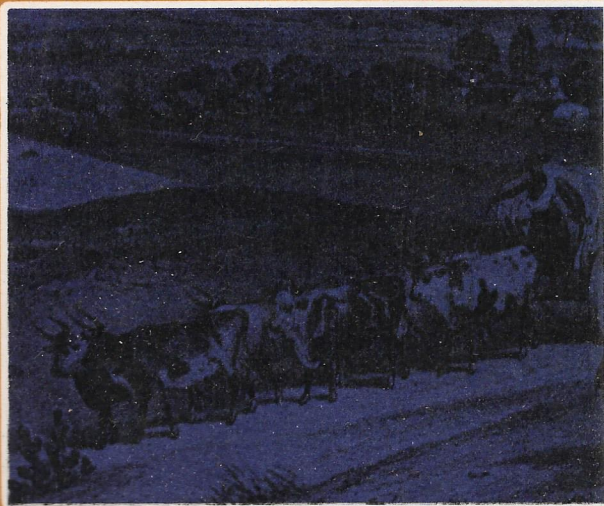
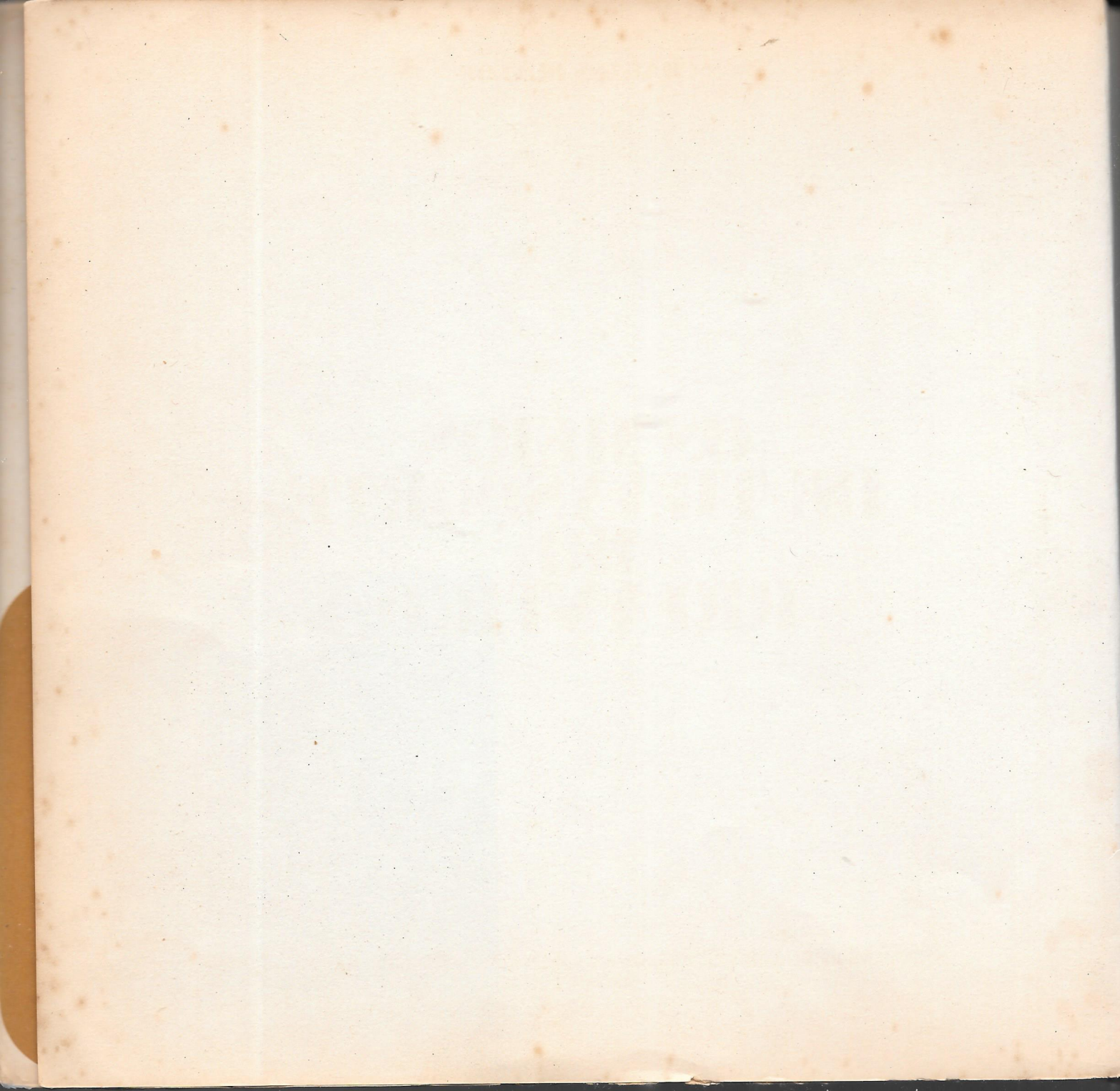
OS MEIOS DE TRANSPORTE DO RIO ANTIGO

CHARLES DUNLOP

CHARLES DUNLOP

OS MEIOS DE TRANSPORTE DO RIO ANTIGO

Ministério dos Transportes - Serviço de Documentação
1972

Ministério dos Transportes

Ministro: Mário Andreazza

Serviço de Documentação

Diretor: Luiz Menezes

Capa: Jacques Kalbourian

Fotolitos e montagem: Clicheria Garcia

Coordenador da edição: Walter Duarte

Dunlop, Charles Julius, 1908

Os meios de transportes do Rio Antigo. Rio de Janeiro, Serviço de Documentação, 1972.

96 p. Ilust. 20,5 cm.

1. Transportes — Rio de Janeiro (cidade)

I. Brasil. Ministério dos Transportes. Serviço de Documentação. II. Título

385.098154

O presente trabalho recebeu menção honrosa no II Concurso de Monografias promovido pelo Serviço de Documentação do Ministério dos Transportes, tendo sido recomendada a sua publicação pela comissão julgadora, constituida pelos engenheiros Eliseu Resende (Diretor-Geral do DNER) e Horácio Madureira (Diretor-Geral do DNEF) e General Ayrton Pereira Tourinho (na época Diretor de Vias de Transportes do Ministério do Exército).

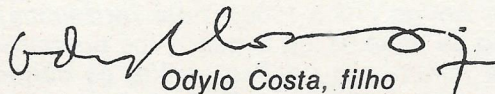
"Embora isso nos pareça, hoje, quase inacreditável, tão ronceiros meios de transporte foram fator decisivo para o crescimento da cidade"

Gastão Cruls

SUMÁRIO

APRESENTAÇÃO

Duas palavras

São duas mesmo, ainda que em sentido figurado. Não cabe discurso maior, só duas páginas, falta para rodar o livro apenas a apresentação. E entretanto haveria tanta coisa a dizer!
Peço dados biográficos ao autor, ele me manda dizer que é casado e tem três filhos. É ótimo, ter filhos, ao contrário do falso consolo/desconsolo de Machado de Assis de não ter tido filhos, não ter transmitido a outros a miséria da condição humana, a boa alegria de os ter, de ter levado adiante a força e a bondade da humana condição. Mas não basta para definir esse homenzarrão alegre que põe tanta seriedade nas tarefas.
Charles Julius Dunlop, brasileiro, natural da Praia Grande (é como — vicio de historiador — gosta de chamar Niterói), filho de inglês da Western Telegraph, formou-se em direito mas nunca advogou ou não o terá feito senão acidentalmente (sabe bem o que sabe). Há quase meio século — prefiro falar em meio século a dizer 50 anos, a palavra século transmite uma primeira sensação de eternidade — trabalha na Light, onde foi admitido por Sir Alexander Mackenzie.
Nasceu daí sua primeira curiosidade pelo Rio antigo? Não sei. Creio que seu primeiro livro foi publicado em 1953, Apontamentos para a História dos Bondes do Rio de Janeiro. *O tema confirma a hipótese. Vieram depois os dois volumes do* Rio Antigo *(1955-1956) (hoje raríssimos). Nos* Subsídios para a História do Rio de Janeiro, *os temas — os primeiros bondes, as "maxambombas", a iluminação pública, desde os candeeiros de óleo de baleia, as locomotivas a vapor para o Corcovado ou a eletricidade para a Tijuca, a ascenção ao morro de Santa Teresa — assinalavam uma convergência entre a vocação do historiador e os deveres do funcionário. Mas nem por isso essa bibliografia se tornava menos indispensável para a biografia da cidade, que ele amava como filho adotivo (e que outra coisa somos nós, a maioria dos cariocas?)*
Ressurge agora o historiador na plenitude da sua arte. Seguro, simples, o estilo direto sem rococós (não direi que por ascendência inglesa, os ingleses é uma falácia dizer-se que são sempre concisos, por vezes

são tão barrocos, meu Deus!), a tranqüilidade de quem sabe do que está falando, esta visão geral, e todavia minuciosa, da evolução dos meios de transporte no Rio antigo virá juntar-se, com honra, pela fluência da exposição e pela riqueza do documentário, às obras clássicas de Noronha Santos e do velho Vieira Fazenda.

Eis Charles Julius Dunlop no amadurecimento do seu hobby *de historiador.* Hobby? *Creio que a verdadeira vocação foi sempre esta, e sem vocação não teria ele a paciência indispensável para mergulhar em tanto documento enfadonho e de lá trazer apenas a informação exata indispensável à sua narrativa correntia. E sempre mal reponta um sorriso quando nos narra os projetos impossíveis — e sente-se uma admiração contida diante das realizações efetivas do homem.*

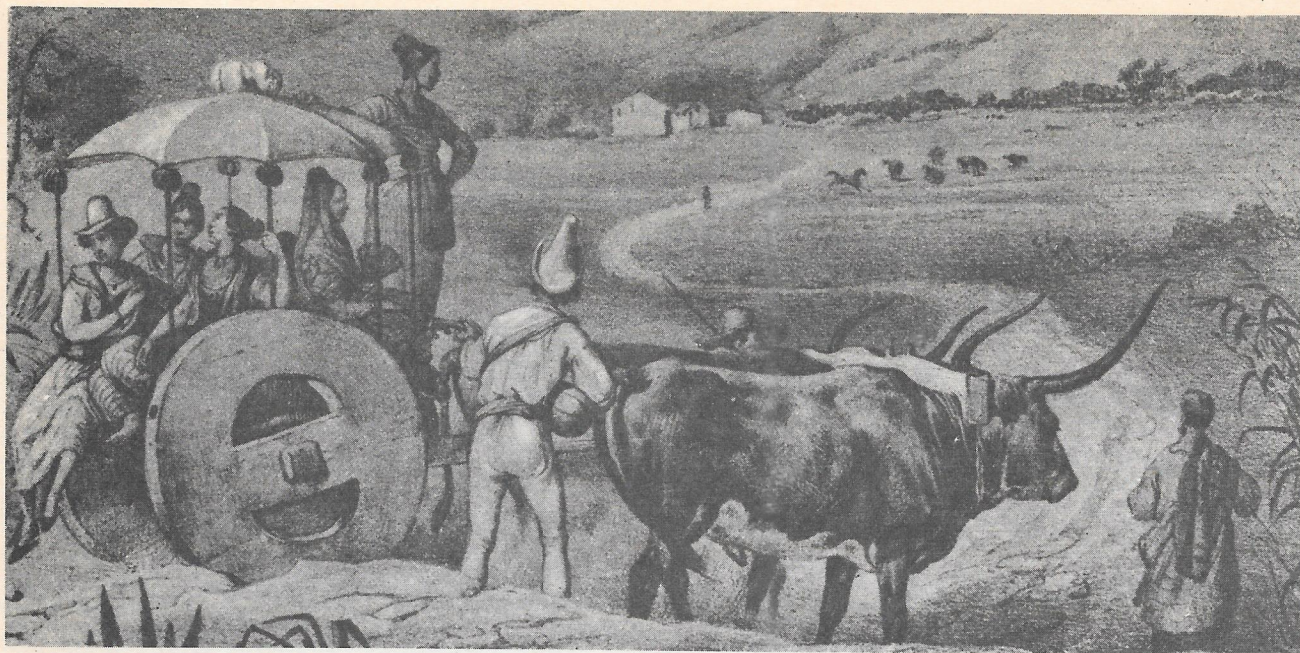
Machado de Assis não acreditava que o tilbury *passasse. Está no começo da "Aventura do* cabriolet*": "A geração de hoje não viu a entrada e a saida do* cabriolet *no Rio de Janeiro. Também não saberá do tempo em que o* cab *e o* tilbury *vieram para o rol de nossos veiculos de praça ou particulares. O* cab *durou pouco. O* tilbury*, anterior aos dois, promete ir à destruição da cidade. Quando esta acabar e entrarem os cavadores de ruinas, achar-se-á um parado, com o cavalo e o cocheiro em ossos, esperando o freguês do costume."*

No geral bom profeta, o velho Machado desta vez errou. Passou o tilbury *também. Passou mesmo o bonde, o grande instrumento de harmonização democrática em que se vinha para a cidade, se sambava no Carnaval, mesmo se fazia revolução; o bonde que levava mais um operário para S. Januário ou se vestia de ceroulas para carregar os chapéus altos e os vestidos longos para a ópera no Teatro Municipal. Mas a cidade ainda não acabou. Esperamos que não acabe nunca. Mas se esse aziago vier estará viva, guardada em sua história (que é também uma forma de vida) em livros como este, despretensioso e nem por isso menos belo, de Charles Julius Dunlop.*

Odylo Costa, filho

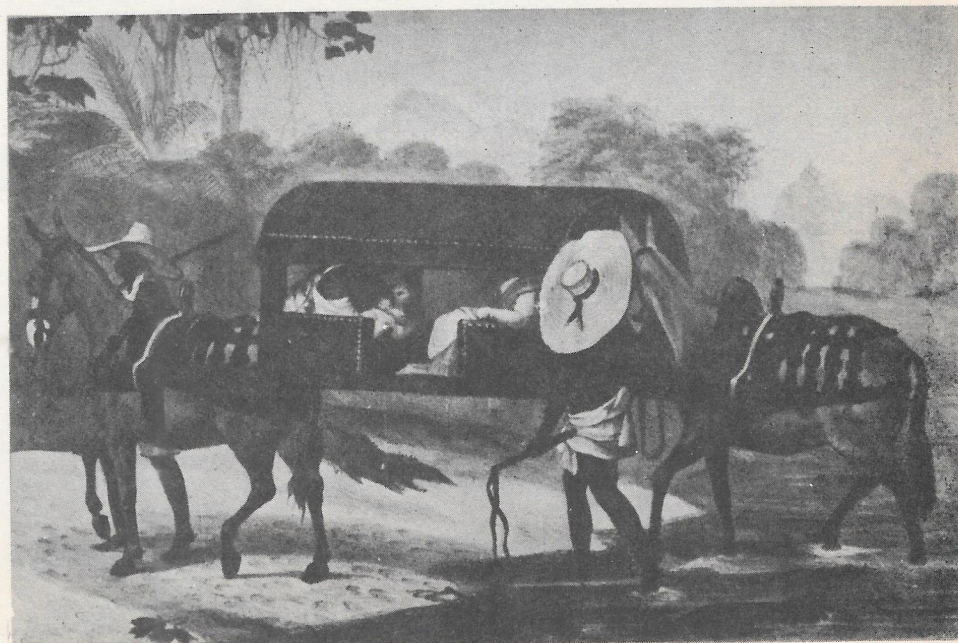
Rio de Janeiro, 28 de novembro de 1972

O CAVALO DE MONTARIA E O CARRO DE BOIS — ANDAS, REDES E PALANQUINS — AS SERPENTINAS E AS CADEIRINHAS

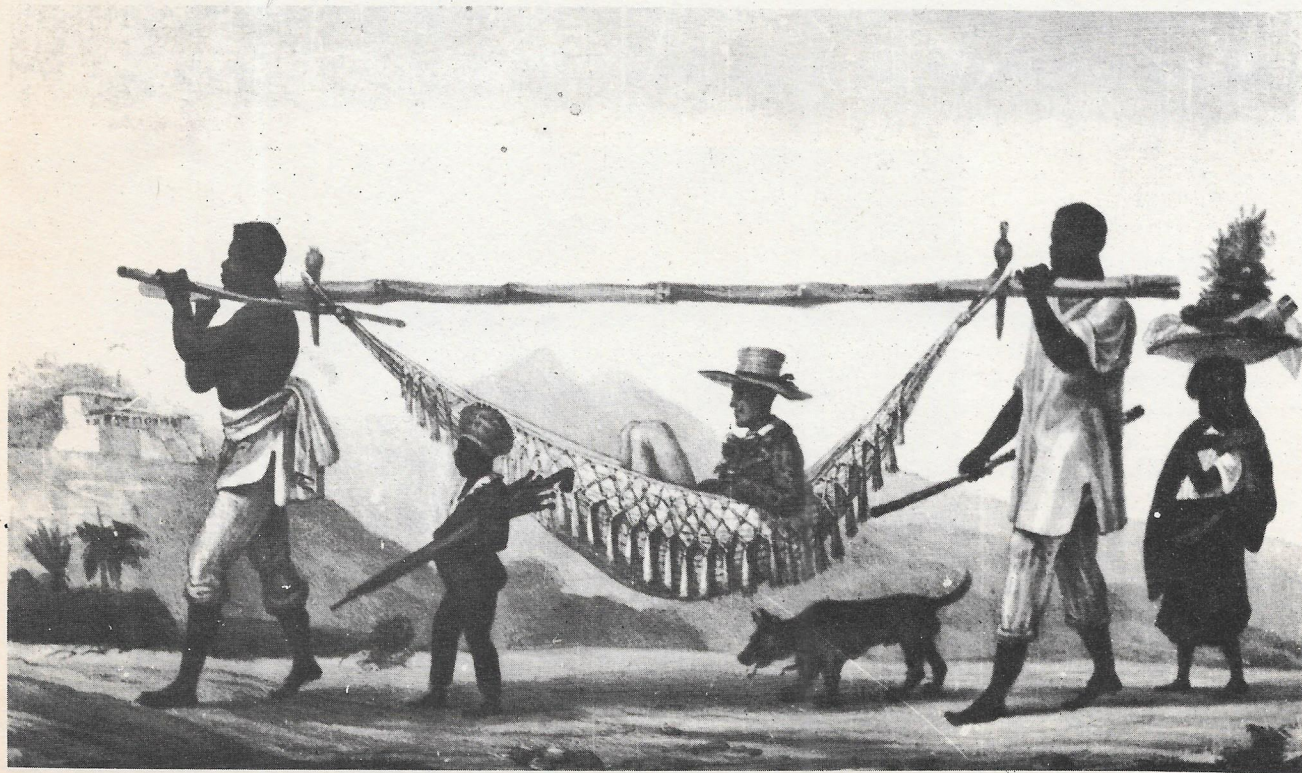
1.ª PARTE

Disse, certa vez, o professor Ferreira da Rosa que o que mais impressionaria alguém do Rio de Janeiro de antigamente, se hoje ressuscitasse, seria, inquestionavelmente, a viação urbana. Que diferença entre os meios de condução daqueles tempos e os de agora!
De começo, não havia morador que se transportasse até fora da cidade senão montado num cavalo, numa besta ou num jumento, ou, então, em carro de bois, com cobertura de esteira ou couro. E note-se que *fora da cidade* não era muito longe: era o que foi mais tarde Mata-Cavalos (Rua Riachuelo), Rossio Pequeno (Praça Onze de Junho) e Campo das Pitangueiras (Largo do Machado), onde só havia olarias, engenhos e fazendas.
Com o correr do tempo, surgiram as andas, as redes, o palanquim, o bangüê, a liteira, as serpentinas e as cadeirinhas.
As andas, as redes e os palanquins foram os primeiros tipos de condução para distâncias curtas. Eram como uma cama suspensa em um longo varal, conduzida nos ombros por dois negros escravos, um à frente, outro à retaguarda. Meio de transporte incômodo, obrigava a pessoa a viajar deitada ou sentada à maneira árabe.
O bangüê e a liteira consistiam num estrado ou numa espécie de caixa oblonga com uma cobertura de couro servindo-lhe de teto. Em seu interior havia dois assentos, um diante do outro. A geringonça repousava sobre dois longos e resistentes varões de madeira presos aos ilhais de dois cavalos ou dois burros, um adiante e outro na traseira. Era o transporte

habitual dos ricos proprietários de fazendas e senhores de engenho e, no dizer de Luiz Edmundo, "sinal de alta distinção e fidalguia ou de abastança, muito recomendando o seu possuidor". Aos balouços, rangendo, sacolejando, davam ao pobre passageiro, se desabituado a tais instrumentos de suplício, a impressão de enjôo do mar. Ao sol, o tejadilho de couro esquentava, ardia, crepitava e, quando chovia, era um abrigo sem defesa, com as suas precárias cortinas de pano.

As serpentinas e as cadeirinhas — a bem dizer, a mesma coisa, com pequenas variantes — eram uma espécie de liteira, de proporções bem menores, conduzida por dois escravos. Quando do tipo mais simples, tendo nas extremidades a configuração de uma serpente, eram conhecidas por *serpentinas,* cujo modelo fora trazido da China pelos portuguêses. O teto era, em geral, de couro; a caixa, cercada de cortinas de pano leve; os paus que repousavam sobre o dorso dos negros, quando não tinham a forma sinuosa de serpentes, apresentavam, nas pontas, como decoração, esculpidas, cabeçorras de ofídios. A pessoa transportada assentava-se numa cadeira ou num tamborete colocado sobre o estrado.

Cadeirinhas havia de vários tipos: de campo, de *arruar,* comuns e de luxo. Um modelo muito apreciado tinha os varais sustidos por correias. Outro era constituído de um estrado oblongo com teto de coruchéu e cortinado em toda a volta; tirantes de ferro uniam o estrado à cobertura e a um varapau que, atravessando longitudinalmente, servia para que os escravos a carregassem aos ombros — espécie de atrelagem de bestas.

Anda

As de luxo dispunham de uma armação ricamente entalhada, porta decorada, pintura a capricho, cortinas de cetim ou de seda bordadas a ouro e, até, vidros nas janelinhas. O povo as apelidara de *gaiolinhas*.
Segundo mestre Vieira Fazenda, era raro encontrar uma família de recursos e distinção que não se utilizasse da cadeirinha para missas, batizados e casamentos. Nas cerimônias de batismo, encarapitava-se a ama com a criança dentro da tal *história,* e os pais e padrinhos caminhavam ao lado, palmilhando todo o percurso, até à igreja. Nos casamentos, a nova ia na primeira cadeirinha, que rompia o cortejo nupcial; noutra, se aboletava a madrinha, seguindo o noivo, o padrinho e os convidados a pé.

Os *pretos de cadeirinha* (carregadores) eram objeto de cuidados especiais dos donos da casa, que os escolhiam vigorosos, esbeltos e os vestiam a capricho: casaco leve de seda e saiote sobre calças curtas, à moda dos barqueiros, tudo em tons de vermelho-cravo, cabeleiras vindas da França, embora — pormenor curioso — sempre descalços. Nas mãos, porém, não faltavam nunca as luvas brancas.
Eram habilíssimos na penosa tarefa e tão peritos e certos na *andadura,* que uma pessoa sentada na cadeirinha podia levar à mão um copo cheio d'água sem que esta transbordasse, apesar do movimento oscilante.
Um cirurgião inglês, o Dr. John White, que aqui aportou em 1787, referindo-se ao uso e

Serpentina

abuso desse meio de condução entre nós, narrou: "Os escravos que carregam as cadeirinhas têm curioso sistema de andar. Põe-se um no passeio e outro fora dele e assim vai ela enviezada e de modo inteiramente diverso do de suas congêneres londrinas. Andam os pobres negros muito depressa e a sua passagem pelas ruas em nada incomoda os transeuntes"

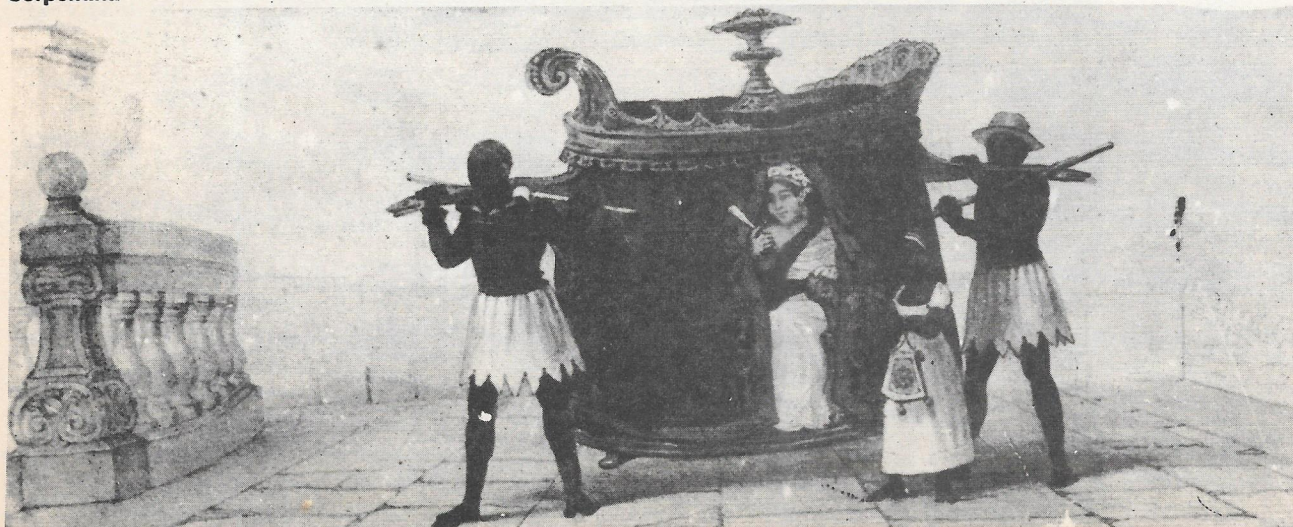
Nas velhas mansões afidalgadas do Rio, as cadeirinhas particulares eram guardadas em lugares especiais, em geral suspensas por meio de cordas e roldanas ao teto do vestíbulo, ficando, assim a salvo de estrago, de encontrões e da curiosidade e traquinagem das crianças.

Esse meio de condução teve a sua *idade de ouro* em 1808, com a chegada da Família Real.

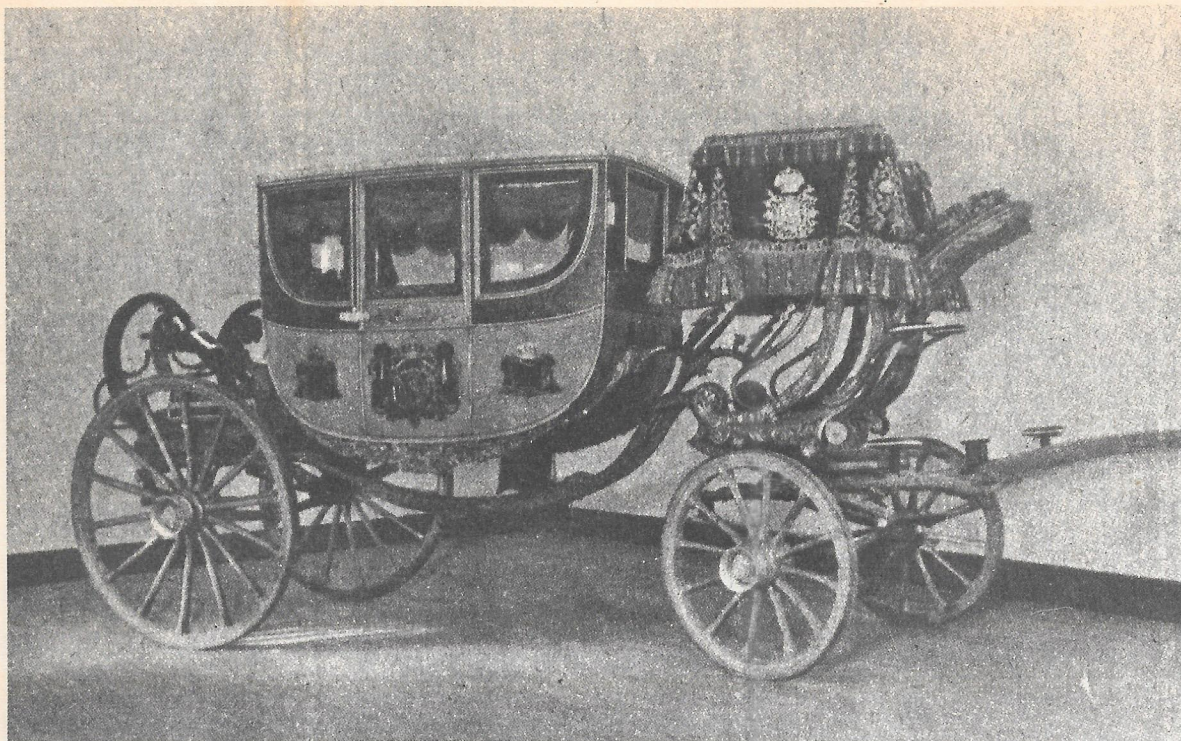
Certa vez — é ainda Vieira Fazenda quem conta — achando-se o Príncipe Regente D. João na fazenda de Santa Cruz, sucedera que desalmado carrapato se agarrou a uma das reais pernas. Retirou-o, precipitadamente, e

com tal imprudência o fez, que a escoriação inflamou, dando cuidados aos médicos e cirurgiões da Corte. Quando já ía melhor, sem poder, entretanto, locomover-se, serviu-se D. João freqüentemente, da cadeirinha, carregada por pretos escravos da Coroa. A sua cadeirinha era riquíssima, de madeira primorosamente pintada a óleo e cuja porta apresentava, no centro do painel, a figura de Apolo. Verdadeira obra-prima.
A esses rudimentares meios de transporte seguiram-se os coches e as carruagens da realeza e da fidalguia, e a sege e a traquitana, todos de tração animal.

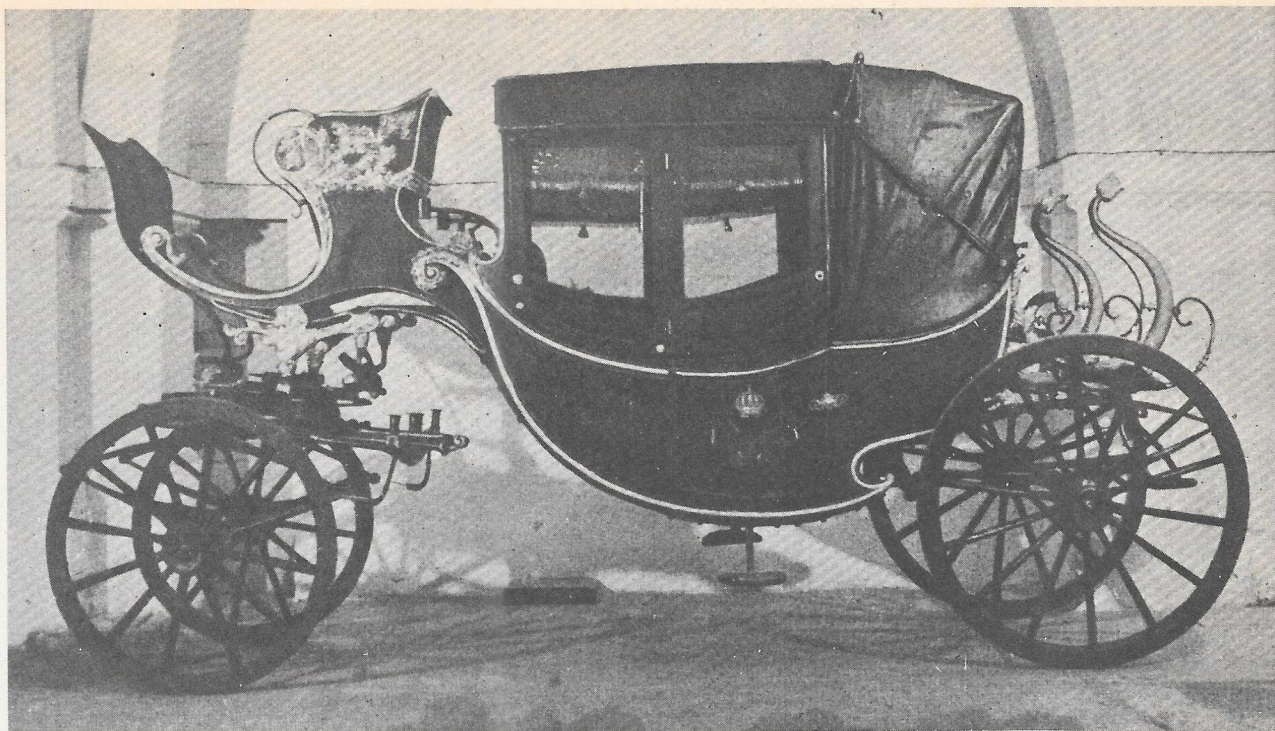
Cadeirinha

Serpentina

OS COCHES E AS CARRUAGENS DA REALEZA E DA FIDALGUIA — A SEGE E A TRAQUITANA — "CABRIOLET", "CAB" INGLÊS, "TIMON-BALANCÉ", "LONDON", "VIS-A-VIS", ARANHA, "CHARRETTE" E TÍLBURI — CALEÇA, "PHAETON", VITÓRIA, BERLINDA, "COUPÉ" E "LANDAU"

Coupé na Avenida Central

2.ª PARTE

Carruagem de D. Pedro II

Os coches e as carruagens eram riquíssimas viaturas de quatro rodas, destinadas à condução de pessoas da Corte, das grandes personagens da Justiça e do Conselho da Coroa e, por tolerância, de alguns abastados sem nobreza. Havia-os dos tipos mais luxuosos e variados, tirados até por oito cavalos, boléia elevada, com lanternas de cristal, almofadões de seda e brocados ricos, estribeiras de acesso ou escadinhas de armar e pintura extravagante nas portinholas. O cocheiro e os trintanários vestiam esquisitas *librés,* agoloadas e geralmente vermelhas. A sege consistia numa carruagem pequena, geralmente de duas rodas, com um ou dois assentos no interior da caixa, que bamboleava sobre longas correias que faziam o papel das molas de aço hoje empregadas. A *guarda* (parte dianteira da caixa) caía inteiramente para a frente, quando tinham de entrar ou sair os passageiros. Dois animais puxavam a sege: um entre os varais e outro à esquerda, por fora, montado pelo cocheiro. Como definiu Luís Edmundo, ela era a irmã pobre do coche.

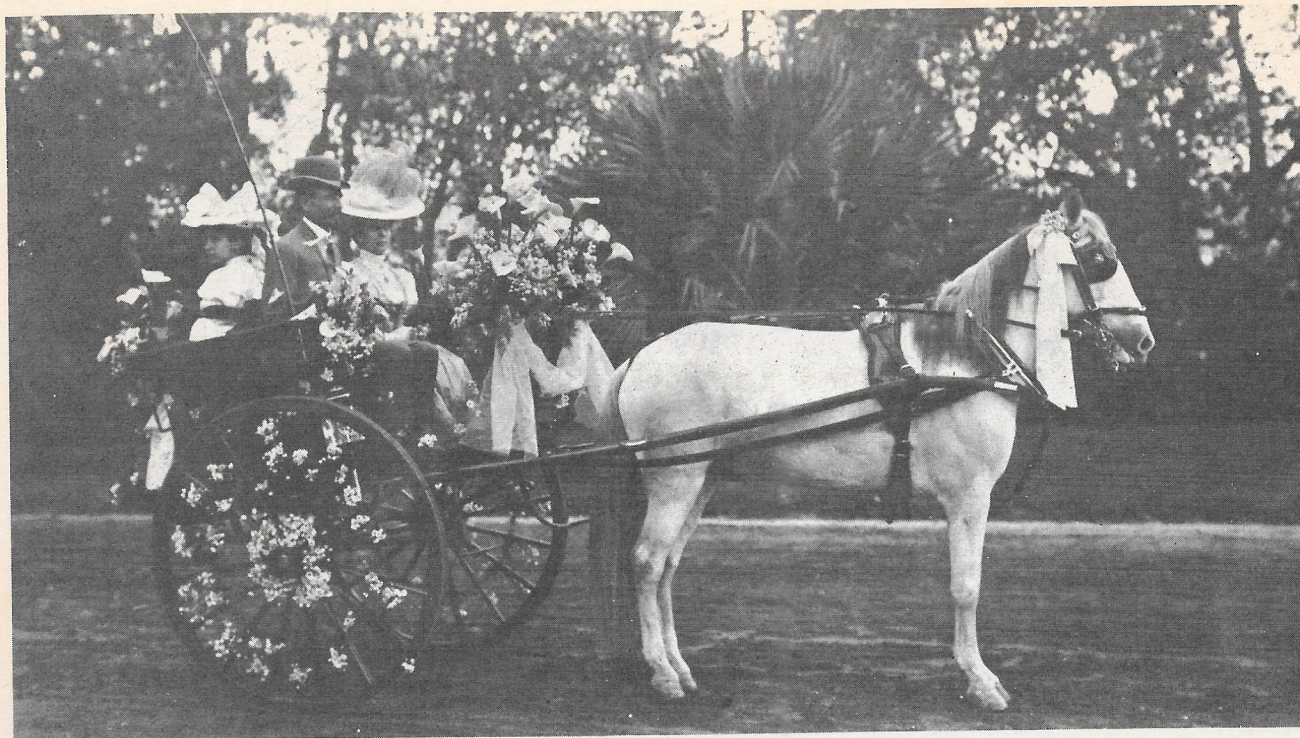
A traquitana, traquintana ou traquitanda era um veículo semelhante à sege, construído, porém, invariavelmente, sobre quatro rodas (duas pequenas à frente e duas grandes atrás) e, em vez de varais, tinha uma lança. Foi,

Coche de D. Pedro II

também, a condução dos homens da governança. Na parte da frente, tinha, à semelhança da sege, uma cortina de couro ou pano, a fim de proteger o passageiro das intempéries.

Concorrentes da sege e da traquitana, repontaram no Rio de Janeiro, em princípios do século XIX, o *cabriolet,* de origem francesa, e, pouco depois, o *cab* inglês. Este, apelidado *carrinho fluminense,* era um veículo leve e elegante, com duas rodas, tirado por um burrico e usado indistintamente pela burguesia e por fidalgos. O cocheiro sentava-se na traseira, de onde guiava o animal, passando as rédeas por cima da pequena tolda.

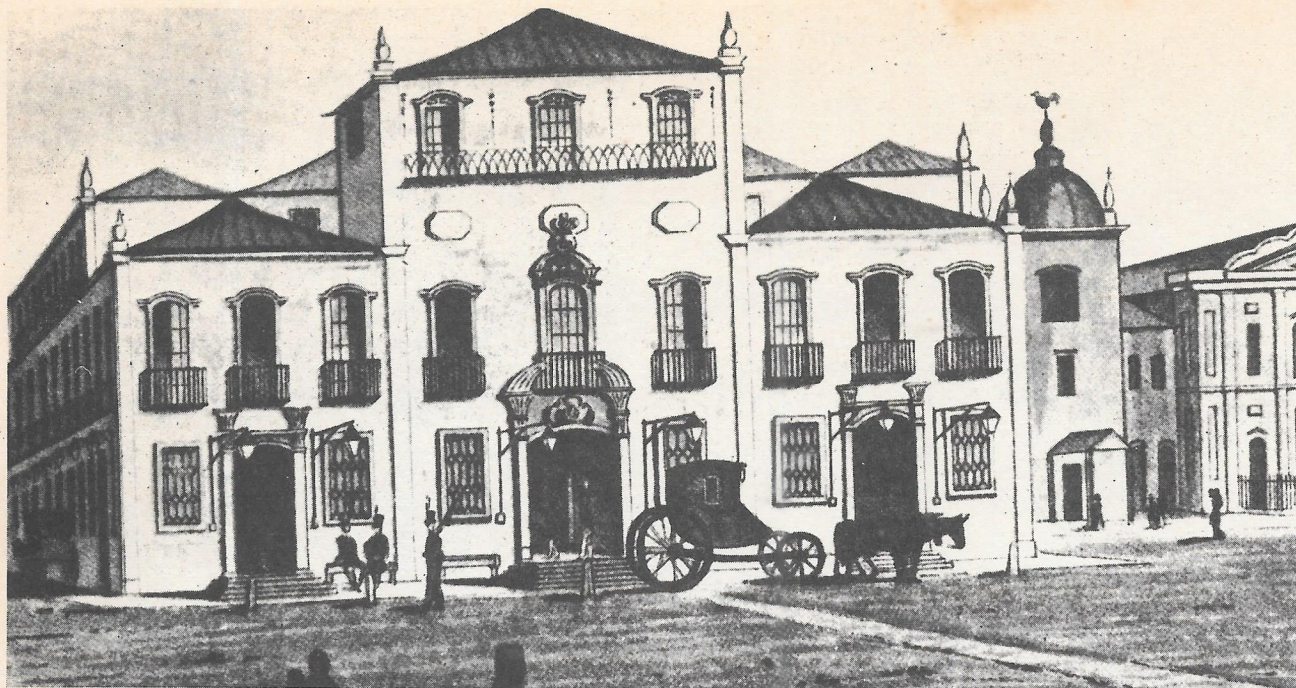
Definia-o o carioca galhofeiro como o carro em que o superior que vai no interior só vê a parte anterior do inferior que lhe vai superior...

Apareceram, depois, outros veículos ligeiros, particulares e de aluguel, de duas rodas, como o *timon-balancé,* o *london* o *via-à-vis,* a aranha, a *charrette* e o tílburi.

Este último era uma pequena viatura de praça, espécie de *cabriolet* de dois lugares (tilbureiro e passageiro), puxado por um só cavalo. Inventou-o o segeiro inglês Gregor Tilbury, em 1818. De Londres, o veículo foi ter a Paris, de onde veio para o Rio de Janeiro por volta de 1830.

Charrette na Batalha das Flores no Campo de Santana

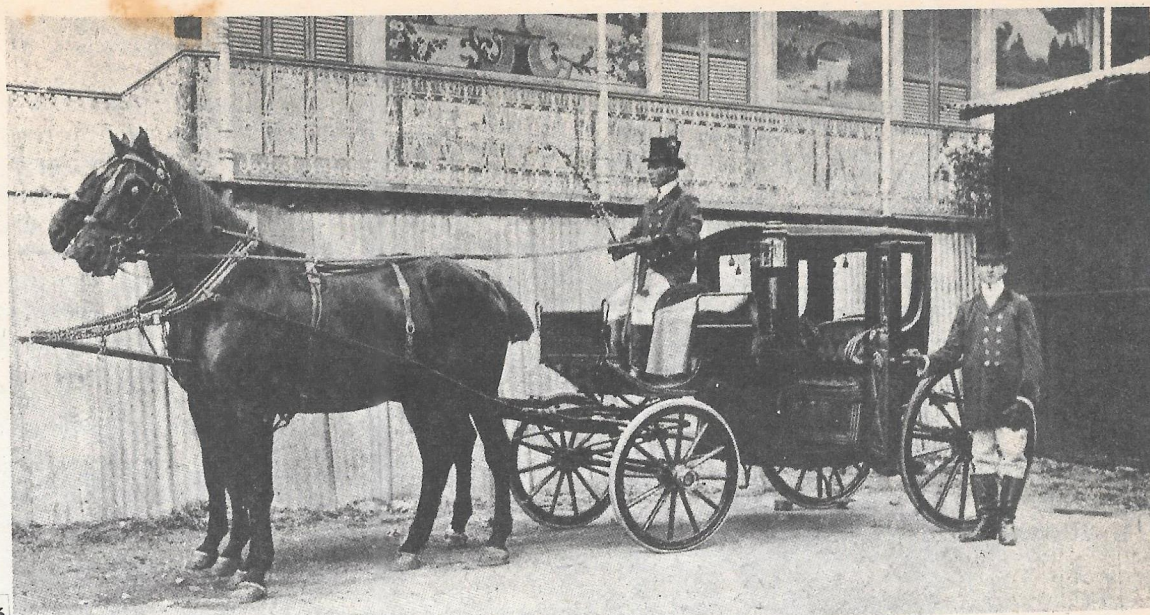
Coincidência interessante: uma das pessoas que primeiro se utilizaram desses carrinhos com assiduidade, aqui no Rio, tendo sempre um às suas ordens, foi o padre William Paul Tilbury, conhecido professor de inglês que lecionava na Rua do Cano n.° 12 (atual Rua Sete de Setembro). E, porque se dissesse, ao ouvir rodar esse carro: "Aí vem o Tilbury", julgam alguns que foi o padre quem deu o nome ao veículo.
Como meio de condução popular, obteve o tílburi grande aceitação a partir de meados do século passado, figurando na história da cidade com fôlha de serviços digna da maior exaltação. Servia para tudo e para todos: para um recado inadiável, aos médicos e às parteiras num socorro urgente, aos jornalistas nas reportagens dos chamados crimes sensacionais, aos advogados, aos comerciantes, enfim a todos quantos necessitassem de um transporte rápido e barato.
Faziam ponto, a princípio, na Rua Direita (Primeiro de Março) e no Largo do Rossio (Praça Tiradentes); depois, em quase todas as praças e nas principais ruas, dia e noite, à disposição da clientela. O preço da *corrida* era 1.000 réis. Nos domingos, feriados e dias santos, ou quando chovesse, o freguês pagava 500 réis. Para fora do centro, o preço era 2.000 réis por hora de viagem e 1.000 réis por

meia hora excedente. Era costume dar-se ao cocheiro uma gorgeta de cinco vinténs.
Noticiava o *Jornal do Commércio,* a 24 de setembro de 1847: "Os atuais tílburis, se bem tenham prestado bons serviços à comodidade da população e seja para desejar que continuem, oferecem, contudo, alguns incovenientes. A entrada não é fácil e não há lugar senão para um passageiro". E concluía: "Se são cômodos para os solteiros, não servem para os casados".
Já neste século, em fins de setembro e princípios de outubro de 1903, o *Diário Oficial* publicou, durante vários dias, um edital da Primeira Delegacia Auxiliar, determinando que, por conveniência pública, os tílburis passagem a estacionar na Praça Quinze de Novembro, "formando uma linha em ângulo reto a partir do lado do jardim, em frente ao Hotel de França, para a face lateral direita da Repartição Geral dos Telégrafos".
"Bem se vê — comentou um jornal da época — que a Delegacia de Polícia não é seção de Universidade, onde se cultive a geometria; daí ignorar que um ângulo linear é sempre formado por duas linhas"...
O ano em que se licenciou maior número de tílburis no Rio de Janeiro foi o de 1868:

Sége

Traquitana

600 carros: Meio século mais tarde, com o aparecimento do automóvel, foram diminuindo, até desaparecerem por completo. Enganou-se, portanto, Machado de Assis, quando, se referindo ao desaparecimento do *cabriolet* e do *cab,* disse: "O tílburi, anterior aos dois, promete ir à destruição da cidade. Quando esta acabar e entrarem os cavadores de ruínas, achar-se-á um parado, com cavalo e o cocheiro em ossos, esperando o freguês de costume"...

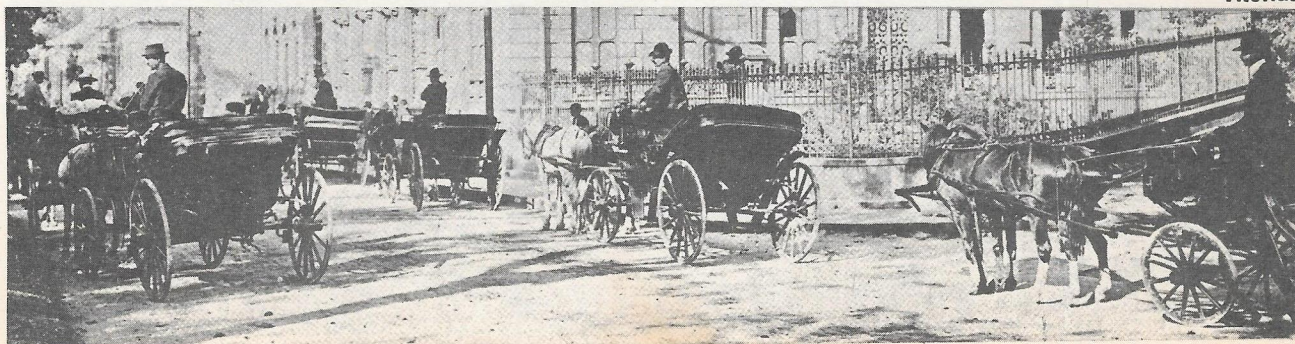
Entre as viaturas particulares e de aluguel de quatro rodas, havia a caleça, o *phaeton,* a vitória, a berlinda, o *coupé* e o *landau.*

A caleça, elegante viatura de origem francesa (*calèche*), também conhecida como *carreta* ou *sociável,* transportava de seis a oito passageiros em dois bancos longitudinais. Puxava-a um só muar, guiado, em geral, por um pretinho a pé. A primeira que aqui apareceu foi trazida pela rainha Carlota Joaquina, esposa de D. João VI. O modelo caiu no domínio público, e, a partir de 1820, inúmeras foram postas a circular. Fatos e episódios da vida política ou da vida social do Rio de Janeiro evocam a caleça. Conta o historiador Noronha Santos, por exemplo, que foi numa delas que, na madrugada da proclamação da República, partiu secretamente Benjamim Constant, em companhia do então segundo-tenente Lauro Severiano Müller, com destino ao quartel do 2.° Regimento de Artilharia, em São Cristóvão, para se incorporar às forças

Coupé

revolucionárias; igualmente, de uma caleça se utilizou o Marechal Deodoro, na manhã daquele memorável dia, para ir ao encontro da tropa, reunida ao longo do Canal do Mangue.

O *phaeton* era uma viatura leve e pequena, puxada por um único animal.

A vitória, assim denominada em homenagem à rainha da Inglaterra, dava a impressão de um tílburi grande com quatro rodas, boléia, dois bancos no interior, capota reversível e jogo de molas muito macias. Dois animais a puxavam e as rodas eram, por vezes, revestidas de uma cinta de borracha, atenuando, dessa forma, a

Vitórias

trepidação nas nossas ruas mal calçadas. Apareceu por aqui em 1846.

A berlinda — assim chamada por ter sido Berlim seu lugar de origem — era um carro leve, gracioso, lembrando um *mail-coach* em tamanho pequeno. Transportava quatro passageiros.

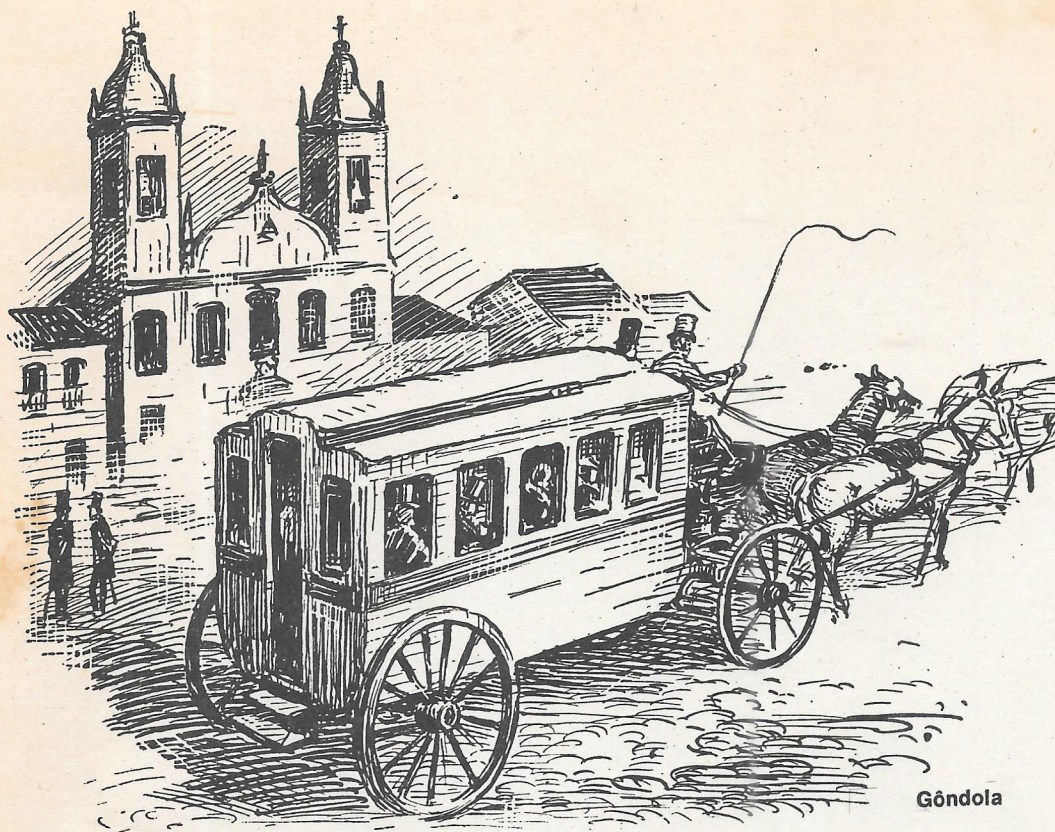
O *coupé* era um veículo fechado, de quatro rodas, servido por lacaio e cocheiro fardados. Carruagem aristocrática por excelência, destinava-se a duas pessoas. Usavam-no, a princípio, os ministros de Estado, parlamentares e magistrados, em recepções, cortejos e passeios. Da alta governança evolveu às classes burguesas e às pessoas de grandes posses.

O *landau,* utilizado, também, nas classes ricas, era outra viatura de alto luxo, de quatro rodas, com molas flexíveis e dupla capota que se erguia e abaixava. Rui Barbosa, quando Ministro da Fazenda, possuía um desses carros. Dizem que o milionário Henry Lowndes também, sendo que o seu *landau* oferecia a extravagância de ser puxado por uma parelha de zebras vindas da África.

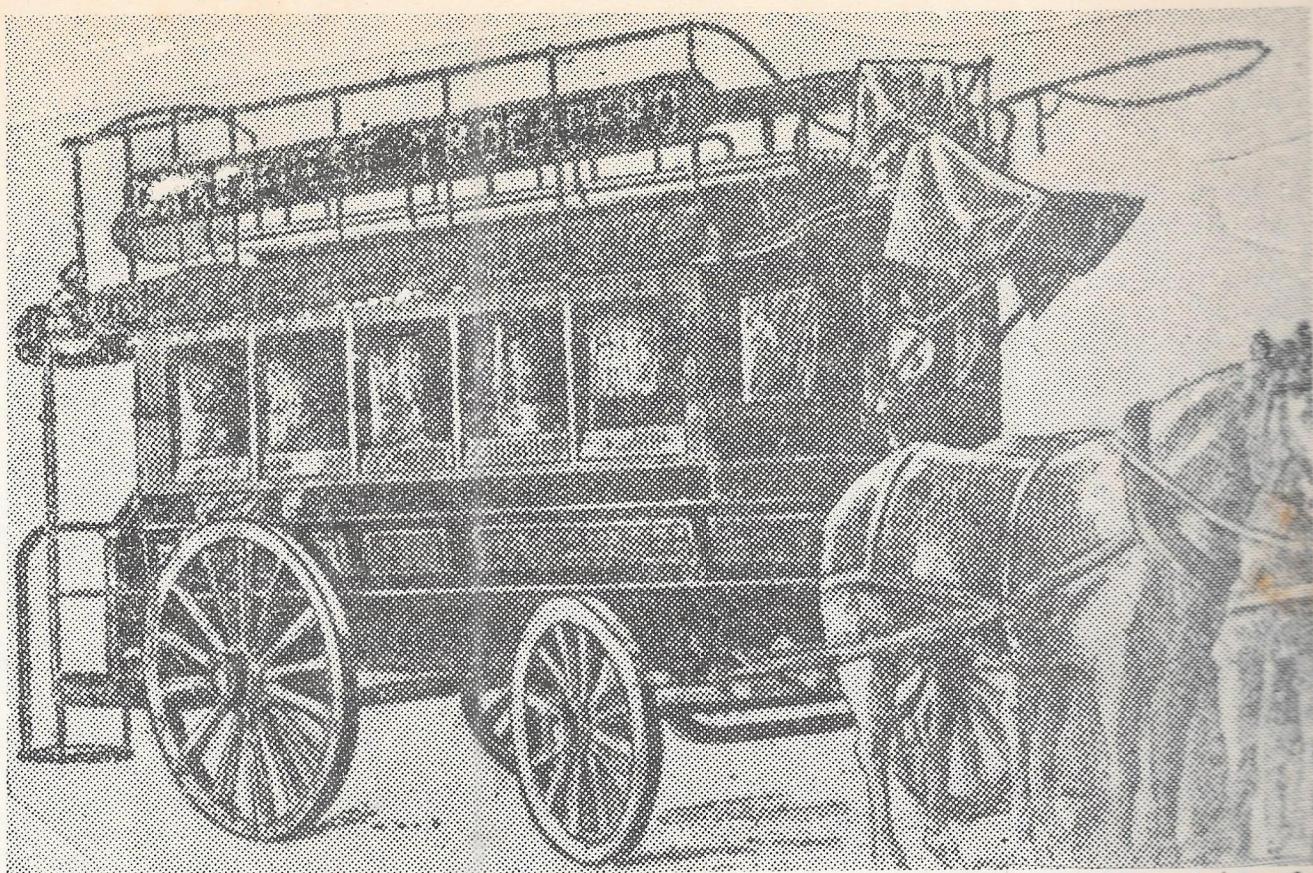
Tílbury no Largo de S. Francisco

VEÍCULOS PRECURSORES DO BONDE: DILIGÊNCIAS, ÔNIBUS DE TRAÇÃO ANIMAL E "GÔNDOLAS"

Gôndolas no Largo de S. Francisco

3.ª PARTE

Gôndola

Veículos de condução coletiva, precursores do bondinho de burro, foram as diligências, os ônibus de tração animal e as *gôndolas.*
A diligência era um carro de quatro rodas tirado por quatro cavalos. O privilégio para estabelecer a primeira linha, do centro da cidade aos Palácios da Boa-Vista, em São Cristóvão, e de Santa Cruz, foi concedido ao sargento-mor Sebastião Fábregas Surigué, por Aviso Régio de 18 de outubro de 1817.

Segundo, ainda, Noronha Santos, a concessão tivera por objetivo "proporcionar uma condução cômoda às pessoas que quisessem ter a honra de beijar a augusta mão de Sua Alteza"...
Os carros para Santa Cruz partiam do centro urbano às quatro horas da madrugada e chegavam à Fazenda Real às nove e meia, após quatro mudas de animais durante o trajeto. Na volta à cidade, saíam às cinco e meia da tarde e chegavam às dez e meia da noite.

Diligência tipo francês

Depois das *diligências do Surigué,* apareceram as de Joaquim José de Melo (em 1818), João Batista Bonneille (em 1821), Jacques Bourbousson (em 1844), Ramón Benito Perez (pouco antes de 1850), Theodor Klett (em 1852), Antônio de Pádua e Silva e José Maria Targine (em 1854), Antônio Inácio Vila Real (em 1857) e outras.
Esses veículos, pintados de diversas cores, conforme a empresa a que pertenciam, cruzavam a cidade em todas as direções.

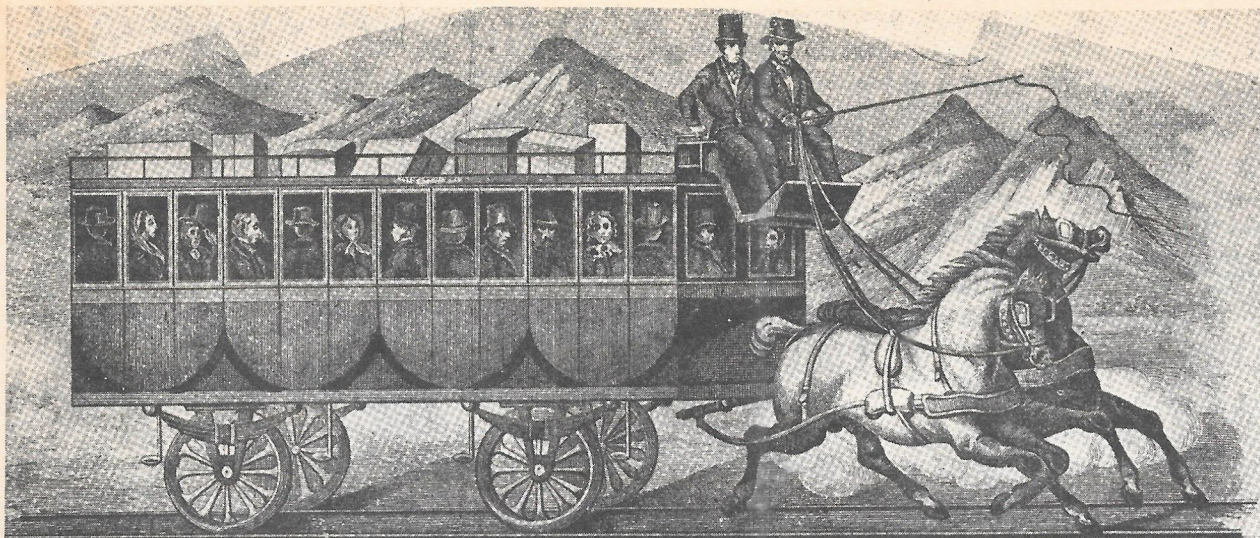
Empresários havia com mais de 100 diligências em tráfego.
Os primeiros ônibus, também puxados por quatro animais, começaram a trafegar no Rio em 1837 ou 1838, por iniciativa do francês Jean Lecoq.
Eram carros compridos, pintados de vermelho ou amarelo, com dois bancos longitudinais, semelhantes aos bondes fechados da Botanical Garden que aqui surgiram trinta anos mais tarde.

Transportavam de vinte a vinte e quatro pessoas.
A Companhia de Ônibus, concessionária do serviço, mantinha linhas contínuas para os arrabaldes de Botafogo, Laranjeiras, São Cristóvão, Andaraí Pequeno (atual bairro da Tijuca), Rio Comprido e Engenho Velho, muito contribuindo para o crescimento e desenvolvimento da cidade.
Informa Machado de Assis que para um ônibus parar, em razão da descida de algum passageiro, o recebedor das passagens puxava uma correia que ia ter ao braço do cocheiro.
Os onibus acabaram devido à concorrência dos bondes de burro.
A *gôndola* — assim chamada por dispor de um recinto fechado semelhante ao barco veneziano desse nome — mais modesta em tamanho do que o ônibus, era uma bizarra carrimpana armada sobre um estrado de carroção e puxada por parelhas de bestas, podendo levar até nove passageiros, quatro em cada lado e um nos fundos, não contando os dois lugares na boléia, ao lado do cocheiro, que eram muito disputados pelos *dandies* da época, principalmente na linha que percorria a

Ônibus tipo francês.

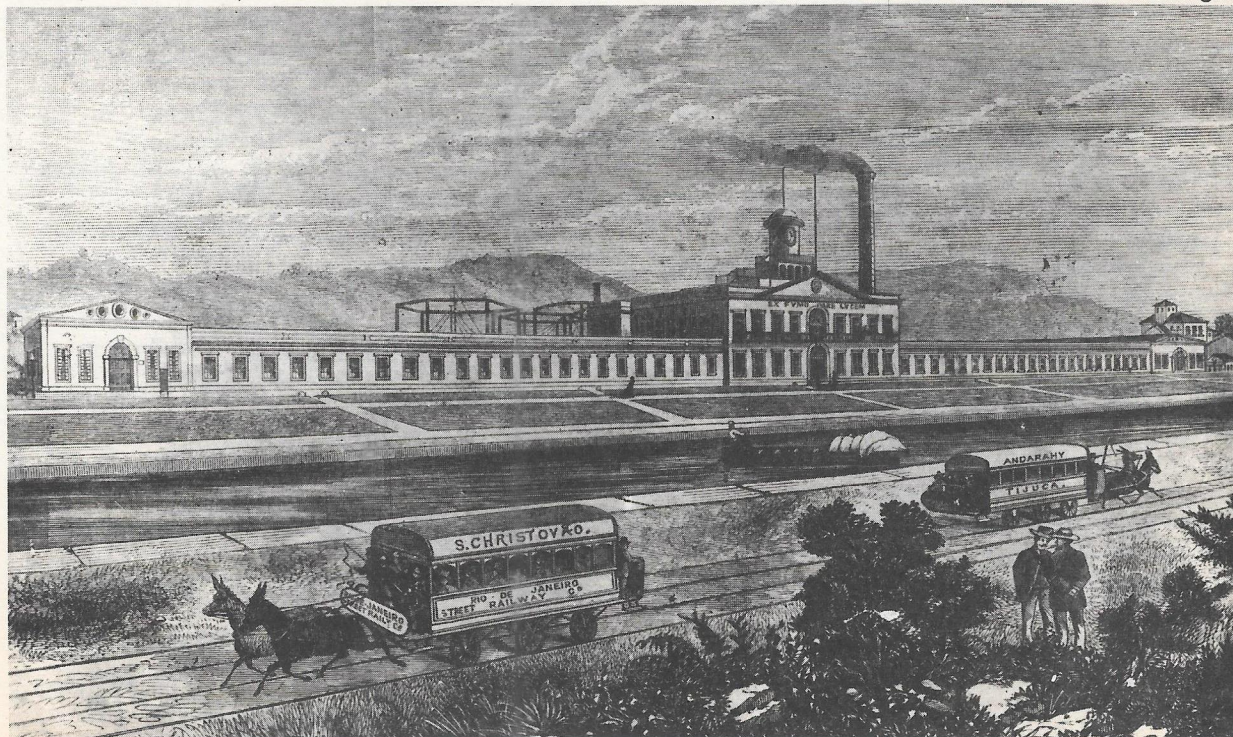
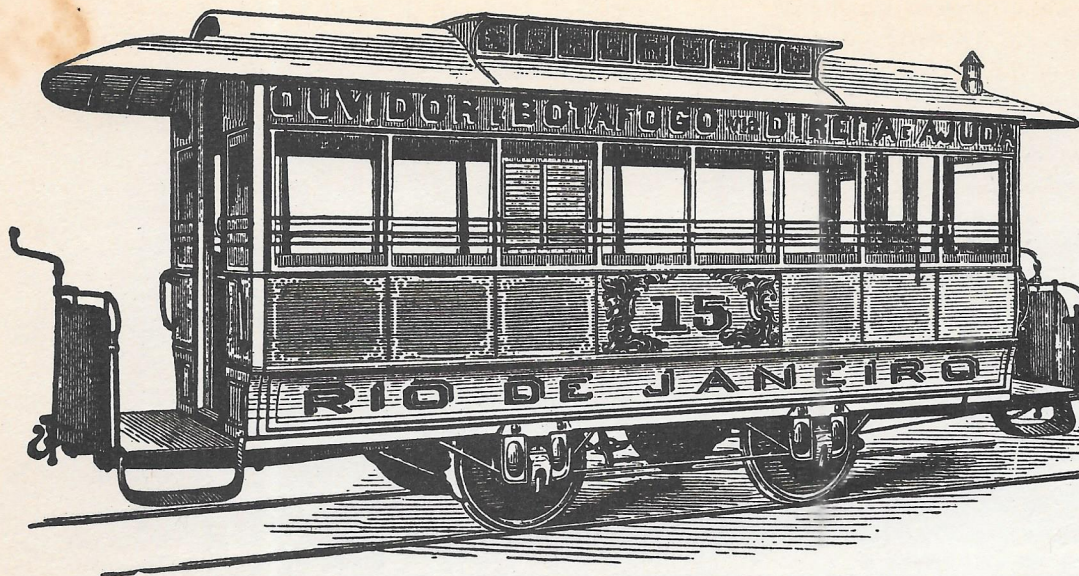
Rua do Ouvidor que estava sempre na moda. O interior desses veículos, entre os bancos, era destinado ao transporte de bagagem, de modo que, freqüentemente, se gozava da amável companhia dos leitões, perus, galinhas e frangos...
A iniciativa de estabelecer esse meio de condução no Rio de Janeiro coube à firma Martin & Cie., que, desde 1838 — ano em que começaram a circular os ônibus — obtivera da Regência concessão para trafegá-los, sob a denominação de *Gôndolas Fluminenses.*
Foram cinco as linhas autorizadas. O ponto de partida era o Largo de Moura (onde foi até recentemente o Mercado Municipal) e, nos extremos das linhas, "seriam montadas salas de espera, com os respectivos porteiros, para recepção dos passageiros e venda de bilhetes".
A primeira linha, inaugurada em 1842, ia até ao Rossio Pequeno (Praça Onze de Junho); a segunda, ao Saco do Alferes (Santo Cristo); a terceira, ao Pocinho da Glória (Largo do mesmo nome); a quarta, ao Catumbi, e, a última, à Rua do Livramento.
O preço da passagem era 6 vinténs, fosse o passageiro para onde fosse. A destinação era indicada por meio de tabuleta colocada no parapeito da plataforma. À noite, os carros traziam um fumarento lampião, cuja luz se refletia nos vidros de diversas cores — branca, azul, vermelha, verde, amarela, conforme os bairros a que se destinavam. De começo, nas noites de luar, era dispensada a iluminação interna e externa dos veículos; mas a Portaria Municipal de 14 de maio de 1853 tornou obrigatório o uso das lanternas e lampiões, mesmo nas noites em que houvesse lua.
As *gôndolas* tiveram, também, a sua época. Mas como acontecera aos ônibus, não podendo enfrentar a concorrência dos bondes, deram por finda sua missão.

BONDINHOS DE BURRO — O PRIMEIRO BONDE ELÉTRICO QUE CIRCULOU NA AMÉRICA DO SUL — "TRAMWAYS" DA LIGHT — OS BONDES CARIOCAS VENDIDOS AOS MUSEUS NORTE-AMERICANOS

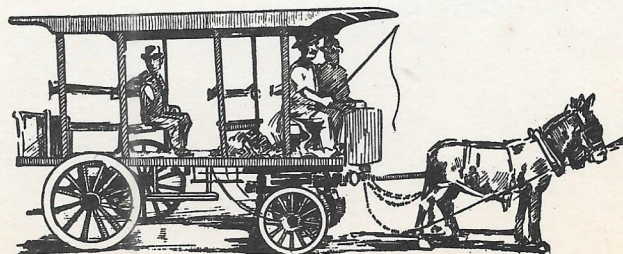
O Correio Geral na Rua 1.º de Março

O primeiro bonde a circular no Rio

A primeira concessão para "organizar nesta Corte uma Companhia com o fim de estabelecer e manter um serviço de transportes e condução de gêneros por meio de carros tirados por animais sobre trilhos de ferro" foi a do Conselheiro Cândido Batista d'Oliveira e seu filho Luís Plínio d'Oliveira, outorgada por Decreto Imperial de 12 de março de 1856. Começaria essa primeira linha de bondes no Largo da Mãe do Bispo (pequena área na confluência das atuais ruas Treze de Maio e Evaristo da Veiga), seguindo pelo da Ajuda (Praça Floriano), Rua da Lapa, Cais da Glória, Rua do Catete, Caminho Novo de Botafogo (Rua Marquês de Abrantes), Praia de Botafogo, Rua de São Joaquim (Rua Voluntários da Pátria) até encontrar em linha reta a São Clemente, nas proximidades do lugar denominado Piaçaba (depois de 1868 este trecho da Rua São Clemente passou a chamar-se Rua Humaitá), cortando pela estrada à margem da Lagoa Rodrigo de Freitas até atingir a Capela da Conceição (situada nas proximidades da Praça Santos Dumont) e, daí, pelo Caminho da Boa-Vista (Rua Marquês de São Vicente), ao ponto final. Os trilhos constariam de duas barras de ferro paralelas, distantes 10 palmos uma da outra, e seriam assentados, sempre que possível, no lado esquerdo das ruas. Um número necessário de cantoneiros (guardas), postados em pontos e intervalos convenientes, não só conservariam constantemente limpos os trilhos, como, e principalmente, avisariam as pessoas que transitassem a pé ou a cavalo, e os carros, da aproximação dos *trens*, a fim de se evitarem desastres. Haveria uma estação central nas cercanias do Jardim Botânico, com salas decentes para abrigar as pessoas que pretendessem utilizar-se desse meio de transporte, e duas estações terminais, uma na cidade,

contígua ao muro do Convento da Ajuda (*Cinelândia*), e outra no extremo oposto da linha.
Passados quatro anos e não tendo o Conselheiro Batista d'Oliveira podido levar avante o empreendimento, apelou para o seu amigo Barão de Mauá. "Foram constantes os seus esforços — escreveu mais tarde Mauá — para conseguir que sua idéia desse fruto. Esmagado, porém, com o peso de imensos afazeres, não me foi possível anuir a seus desejos de levantar os meios de realizar o pensamento e, falhando todos os seus esforços para obtê-los por outros canais, declarou-me S. Exa. que suas finanças se achavam desequilibradas e que precisava, urgentemente, para solver compromissos, de uma soma de dinheiro que de minha amizade esperava lhe fornecesse, em troca do privilégio do caminho de ferro de Botafogo".
Para salvar a concessão que ia caducar, Mauá, afinal, adquiriu-a pelo preço de 40 contos de réis.
Naquele mesmo mês de março de 1856, poucos dias depois da primeira concessão outorgada ao Conselheiro Batista d'Oliveira, o Governo autorizou o cidadão inglês Thomas Cochrane (médico homeopata, sogro de José de Alencar) a organizar um serviço de transporte urbano, também por meio de carros sobre trilhos de ferro, tirados por

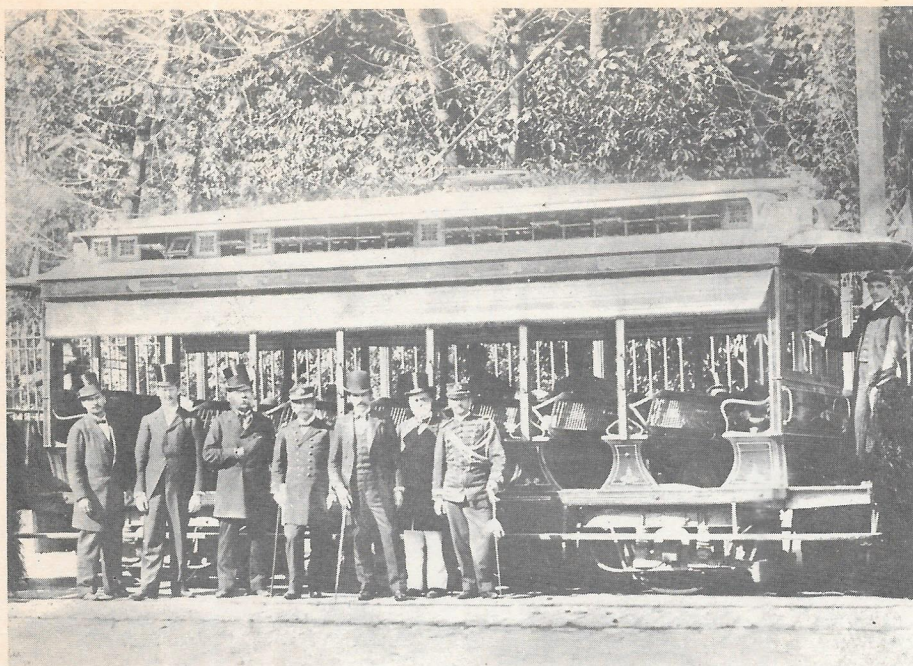
Bonde no canal do Mangue

animais, desde o Largo do Rossio (Praça Tiradentes) até ao Alto da Boa-Vista, na Tijuca.

A linha deveria seguir do referido Largo do Rossio pela Rua dos Ciganos (Rua da Constituição) e frente do Campo da Aclamação (Praça da República) até à Rua do Sabão (depois General Câmara, presentemente lado ímpar da Avenida Presidente Vargas); desta, em direitura pela Rua do Sabão da Cidade Nova (trecho do mesmo lado da Avenida Presidente Vargas, entre as praças da República e Onze de Junho), em toda a sua extensão, até à de São Cristóvão (Rua Joaquim Palhares), e, daí, pela Rua Nova do Imperador (Rua Mariz e Barros) ou pela do Engenho Velho (Rua Haddock Lobo), seguindo pela que então se abria com a denominação de Rua do Cabido (Rua Pereira de Almeida), como fosse mais conveniente, e pela do Andaraí (Rua Conde de Bonfim), até ao lugar denominado Boa-Vista, na Tijuca. As outras condições da concessão eram mais ou menos idênticas às da do Conselheiro Batista d'Oliveira.

Constituída a Companhia de Carris de Ferro da Cidade à Boa-Vista na Tijuca, com o capital social de 1.500 contos, fez-se na Inglaterra a encomenda do material

necessário e deu-se início aos trabalhos preparatórios, abrindo-se na mata um caminho de 10 palmos de largura até ao alto da Tijuca, numa extensão de 6.300 braças. Concluída a picada, providenciou-se o seu alargarmento para 30 palmos, possibilitando, dessa forma, o assentamento dos trilhos.

Na manhã de domingo do dia 30 de janeiro de 1859, a convite do empresário Dr. Thomas Cochrane, reuniram-se na estação central da Rua do Conde (onde é hoje a Escola Tiradentes, na Rua Visconde do Rio Branco) os acionistas da Companhia e alguns convidados, "para uma experiência da velocidade e segurança dos trens". Às 7,30 h em ponto saiu o primeiro carro em direção ao Andaraí e, pouco depois, o segundo.

"A nova experiência — noticiou o *Jornal do Commércio* — satisfaria completamente aos incrédulos da utilidade e vantagens dessa bela empresa, porque a todos deu a esperança de gozar, por um meio de transporte rápido e barato, o ar puro e o aspecto magnífico da pitoresca Tijuca". A ida demorou 45 minutos, em razão do cuidado que foi necessário tomar para prevenir abalroamentos com outros veículos e cavaleiros que, imprudentemente, ocupavam o intervalo dos trilhos, apesar do aviso dado repetidas vezes pelo apito do cocheiro. A viagem, porém, foi a mais

Último bonde a trafegar, entre Madureira e Irajá

O primeiro bonde elétrico. Mal. Floriano Peixoto é o 5.º da esquerda para a direita.

cômoda e suave, pois o terreno tinha sido nivelado do melhor modo, principalmente nas margens do Canal do Mangue, onde foi mister um grande aterro para solidificar, no lugar dos trilhos, a várzea pantanosa que aí existia.

A volta à cidade foi feita em apenas 35 minutos, descendo os carros, sem animais, em 5 minutos, todo o trecho de ladeira entre o antigo Hotel Francês (*Vila Moreau*) e a chácara do Sr. Alves de Brito.

Desse dia em diante, "em satisfação aos muitos pedidos que haviam sido dirigidos à Companhia", passaram os dois carros — únicos que os recursos permitiram adquirir — a fazer viagens de manhã e à tarde, em caráter precário.

A 26 de março de 1859, inaugurou-se oficialmente a estrada. A cerimônia da benção da estação, dos carros e dos trilhos teve lugar às 9 h da manhã, com a presença do Imperador D. Pedro II e sua Augusta Esposa. Às 10 horas, terminado o ato religioso, Suas Majestades seguiram para a Tijuca num dos carros convenientemente ornado para esse fim, indo em sua companhia, além dos membros do Gabinete, a família do empresário Dr. Cochrane. No outro carro, seguiram os diretores da Companhia e alguns convidados. As demais pessoas acompanharam em ônibus (também puxados a burros), postos à sua disposição.

A viagem transcorreu sem acidentes. Na estação central da Rua do Conde, decorada com primor para a cerimônia, uma banda de música tocou durante toda a manhã.

Estava, assim, oficialmente franqueada ao público a primeira seção desta estrada, compreendendo dois-terços da linha total.
O carioca logo deu a esses veículos o apelido de *maxambombas,* por analogia com os carros da Estrada de Ferro D. Pedro II (atual Central do Brasil), que, por essa época, já trafegavam até à povoação e antiga freguesia de Santo Antônio de Jacutinga, em Iguaçu, na província do Rio de Janeiro, onde existia um engenho denominado Maxambomba.
Decorridos três anos — em 1862 — a tração animal foi substituída por locomotivas. Onerada, no entanto, por enorme dívida hipotecária e sem meios nem recursos para reparar os arruinados trilhos e a superestrutura da via permanente, a Empresa cessou definitivamente o tráfego no dia 28 de novembro de 1866, com grandes transtornos para os numerosos moradores da Tijuca e adjacências.

* * *

Voltemos, porém, à primeira concessão. Transferida para o Barão de Mauá em 1862, organizou ele a Companhia do Caminho de Carris de Ferro do Jardim Botânico, com o capital social de 1.000 contos de réis.
Em 1865, obteve prorrogação por dois anos do prazo fixado pelo Governo para franquear ao trânsito público o primeiro trecho da linha, até à Praia de Botafogo.
A despeito do grande prestígio de que desfrutava Mauá, não conseguiu ele conter a reação rotineira, no retraimento de capitais e na descrença quanto ao êxito do empreendimento. Ninguém tomava a sério nem acreditava que se pudesse levar avante, aqui no Rio, aquele moderno sistema de viação. "O insucesso da Cia. da Tijuca — escreveu ele — pesava com mão de ferro sobre esta idéia análoga: ninguém queria ações da Cia. Jardim Botânico". As próprias mulheres combatiam-na, achando "imperdoável deslize de polidez misturar pessoas de hábitos educados com gente do povo", o que, diziam elas, sucederia, infalivelmente, nos veículos projetados.
Estavam as coisas neste pé, quando, em março de 1866, chegou ao Rio de Janeiro,

Interior de um bonde de luxo

procedente da América do Norte, o engenheiro Charles B. Greenough, ex-gerente da Blecker Street Horse Car Company, de Nova York. Pensou ele, desde logo, em estabelecer aqui um serviço idêntico de diligências sobre carris de ferro e, entrando em negociação com o Barão de Mauá, comprou-lhe a concessão da linha do Jardim Botânico por 100 contos de réis. Mas, como não dispunha de capital, ajustou o pagamento do preço a saber: 10 contos dentro de um ano, 10 contos dentro de ano e meio, 10 contos dentro de dois anos e meio, 50 contos dentro de três anos e meio e os restantes 20 contos em duas prestações iguais, devendo a primeira ser paga quando começasse a ser construído o trecho de linha a partir da Praia de Botafogo, e, a última, um ano depois,
Em seguida, Greenough retornou aos Estados Unidos e lá organizou a Botanical Garden Rail Road Company, com o capital social de 500.000 dólares, subscrito por ele e mais dezessete acionistas.
Em abril do ano seguinte (1867), voltou ao Brasil com o material necessário para começar a construção da linha, mas teve de esperar mais de um ano antes de obter as permissões oficiais do Governo Imperial e da Câmara Municipal.
Afinal, no dia 25 de junho de 1868, deu início à colocação dos trilhos e, um mês depois, a linha já tinha sido assentada numa extensão de quase dois quilômetros, não obstante as copiosas chuvas e o reduzido número de 25 operários. A 30 de setembro, estava tudo ultimado, faltando se providenciar, unicamente, a aprendizagem dos cocheiros.
Na sexta-feira, 9 de outubro de 1868, em plena guerra contra o Governo do Paraguai, inaugurou-se o primeiro trecho da linha, entre a Rua do Ouvidor, esquina da Gonçalves Dias (ponto inicial), e o Largo do Machado.
Prosseguiu, depois, a Botanical Garden, com rapidez, nas obras de assentamento dos trilhos entre esse Largo e a Praia de Botafogo, e, daí, por etapas, ao portão do Jardim Botânico, às Três Vendas (antigo Largo de N. S. da Conceição, nas proximidades da atual Praça Santos Dumont), à Olaria (onde foi construída, mais tarde, a estação do mesmo nome e hoje é o prédio n.° 224, da Rua Marquês de São Vicente) e, finalmente, à Ponte da Rainha, ponto final da linha.
Os veículos eram do tipo fechado, com capacidade para 30 passageiros: 18 internamente, sentados em dois bancos longitudinais, e 12 em pé, nas plataformas da frente e de trás. A maioria, no entanto, preferia viajar nas plataformas — eram os *plataformistas* (*pingentes* dos nossos dias). Somente em 1870 foram encomendadas as primeiras viaturas abertas, *para fumantes,* com seis bancos transversais para 4 passageiros em cada banco. Esse tipo de veículo, mais leve e mais adequado ao nosso clima, foi tão bem recebido pelo público, que, em breve, suplantou o carro fechado.
Foi nessa época que começou a ser empregada, entre nós, a palavra *bond* que, na América do Norte, significa um título, em geral emitido por empresas, pelo qual se firma um compromisso de cumprir certas obrigações ou mesmo pagar determinada importância. Como ainda não havia no Brasil moedas de níquel (que só apareceram em 1872), viam-se os passageiros e a própria Companhia em dificuldade para o pagamento e recebimento das passagens, que custavam 200 réis, porque quase não havia em circulação moedas de prata desse valor. Diante disso, teve ela a idéia de emitir pequenos cupons ou bilhetes, em grupos de cinco, pelo preço de 1 mil-réis, de que havia abundância de notas. Esses

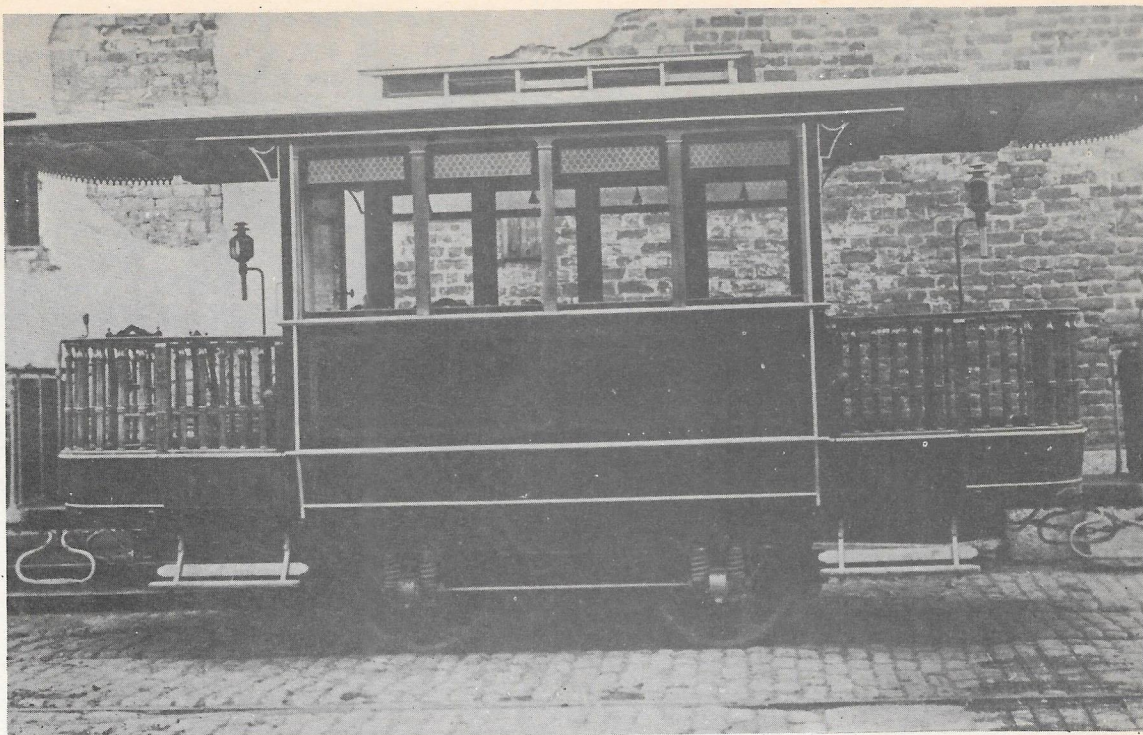
cupons, nos puais se via impresso o desenho do veículo, haviam sido confeccionados na América do Norte, onde eram conhecidos por *bonds.* Ora, todos quantos se utilizavam desse novo meio de transporte tinham a comodidade de adquirir os tais cupons, para não terem de carregar, quando não possuíssem uma prata de 200 réis, cinco moedões de cobre de 40 réis, que pesavam muito. E a própria Companhia denominava tais cupons — *bonds* — porque, realmente, eles representavam o compromisso por ela assumido de, em troca, dar uma passagem em seus veículos. Por fim, o público passou a chamar o próprio veículo de *bond,* depois aportuguesado para *bonde.* Até então, os termos usados eram: *carros tirados por animais sobre carris de ferro, trem, diligência sobre trilhos de ferro, carros americanos,* e os apelidos: *vacas de leite,* em alusão ao som dos guizos dos animais empregados na tração desses veículos, e *jabotis,* devido à forma abaulada do tejadilho dos carros.

* * *

Estabelecida a primeira linha para o Jardim Botânico, o entusiasmo dominou certos homens de negócio e diversas empresas congêneres se organizaram: a Rio de Janeiro Street Railway Company, a Companhia Ferro-Carril da Vila Isabel, a Companhia de Carris Urbanos e muitas outras menores.
A Rio de Janeiro Street Railway Company foi fundada na América do Norte e autorizada a funcionar no Brasil em 30 de

junho de 1869. Suas linhas partiam do Largo de São Francisco em direção ao bairro de São Cristóvão, pouco depois estendidas aos do Rio Comprido, Andaraí, Tijuca, Santo Cristo e Caju.

O trabalho de assentamento dos trilhos foi realizado com tal rapidez que, a 25 de novembro daquele mesmo ano, foi inaugurado o serviço até ao Portão da Coroa, na Quinta da Boa-Vista. O acontecimento foi assim narrado pelo *Jornal do Commércio:*
"Ontem foi inaugurada a estrada de ferro, servida por animais, desta cidade ao bairro de São Cristóvão. Pelo Largo de São Francisco de Paula e Rua da Lampadosa (atual Luís de Camões), junto da estação principal, estavam estendidos quatorze carros, que partiram às 9,15 h, levando os convidados. Ao chegarem ao Portão da Coroa, entraram no carro que ia na frente, puxado por quatro cavalos, SS.MM. o Imperador e a Imperatriz, a Princesa Imperial, os Semanários e o Ministro da Agricultura, e voltaram ao dito Largo com os membros da diretoria da Companhia, que estavam presentes. Ali foi servido um almoço à Família Imperial no sobrado, e aos convidados numa das cocheiras (sic). Fizeram-se vários brindes à Companhia, à cidade do Rio de Janeiro, à Câmara Municipal etc., sendo encerrado o festim pelo brinde de honra a S.M. o Imperador".
Decorridos dois meses, a 23 de janeiro de 1870, foi inaugurado o segundo trecho, até ao Caju. Nesse mesmo ano, principiaram os trabalhos no ramal da Tijuca e, a 19 de janeiro de 1871, os carros já trafegavam em toda a sua extensão.
Em 1873, a empresa transferiu a sua sede de Nova York para o Rio, passando a denominar-se Companhia de São Cristóvão. Melhorando sempre o serviço e estendendo os seus trilhos por extensa área na zona Norte, a São Cristóvão, no começo deste século, contava com 60 km de extensão de linhas, 150 carros de diversos tipos, 2.000 animais e um total de 600 empregados.
A Companhia Ferro-Carril da Vila Isabel foi fundada em 1872 por João Batista Viana Drumond (Barão de Drumond), Joaquim Rodrigues de Oliveira e Carlos Frederico Taylor. O Barão de Drumond, proprietário de extensa chácara desmembrada da Fazenda do Macaco, foi, também, um dos fundadores do bairro da Vila Isabel e do Jardim Zoológico onde se originou o famoso jogo-do-bicho.
A primeira linha de bondes dessa empresa ia da Praça da Constituição (atual Tiradentes) ao portão da referida Fazenda, passando pelo Largo do Matadouro (Praça da Bandeira), com ramais para o Andaraí e o Engenho Novo. Foi inaugurada no dia 29 de novembro de 1873.

Em 1886 foi-lhe incorporada a Empresa Ferro-Carril Vila Guarani, que servia a zona compreendida entre a antiga Praia Formosa e a estação de São Cristóvão.
Alguns dias antes da Proclamação da República, em 1889, todo o acervo foi comprado pelos capitalistas ingleses Charles Henry Sanford e Francis Arthur Borwen. Possuía a Companhia, então, 67 carros de passageiros, 9 de cargas, 37 km de linhas, 800 animais, 7 estações e 5 oficinas. O número de empregados era de 259.
Ao findar o século, foi-lhe incorporado, também, o acervo da Companhia Ferro-Carril de Cachambi, cujas linhas ligavam as estações do Engenho Novo e do Engenho de Dentro.
Pouco depois, premida por dificuldades financeiras, a Vila Isabel entrou em liquidação, caindo todos os seus haveres em poder do credor hipotecário, o Banco da República.
A seguir, o consórcio alemão Brasilianische

Especial para batizados

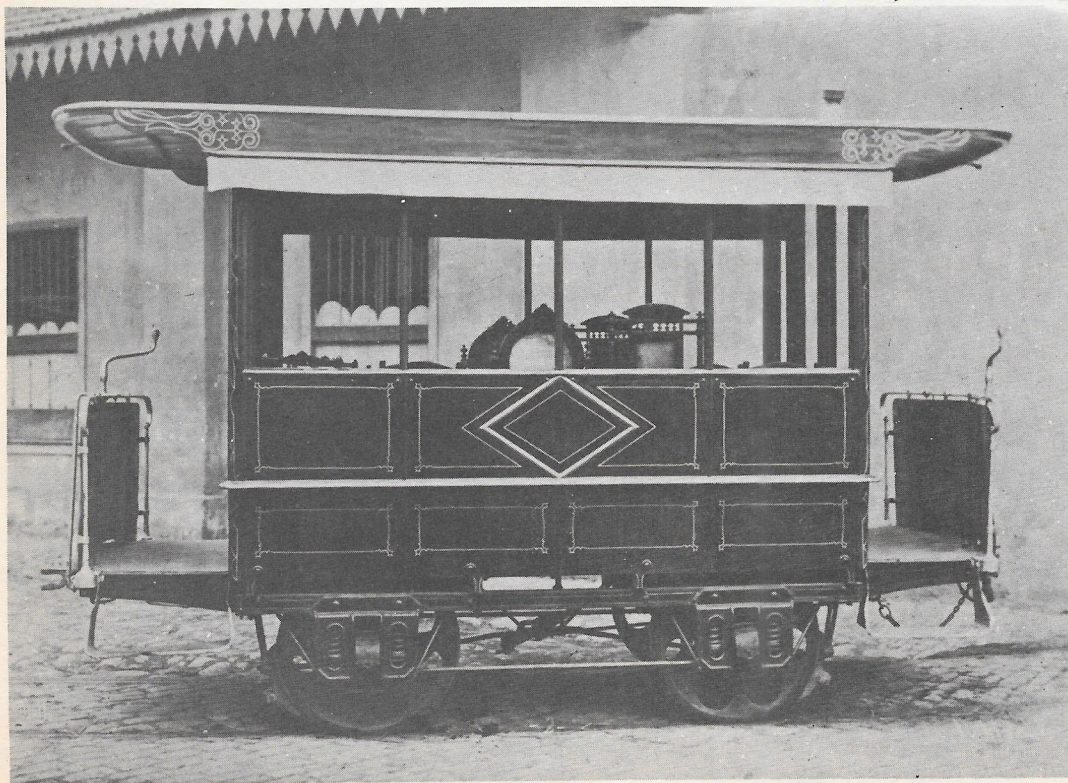
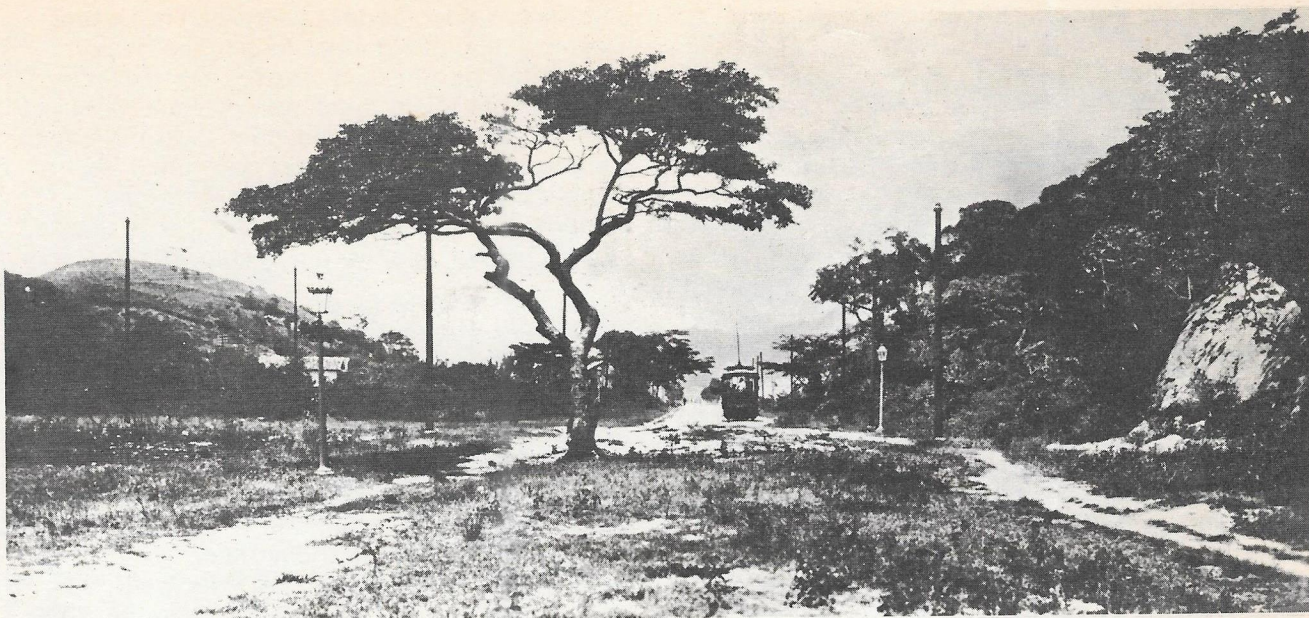
Electricitats Gesellschaft, que já explorava o incipiente serviço telefônico no Rio de Janeiro, comprou, por pequeno preço, a concessão, e a 8 de julho de 1899 firmou com a Prefeitura contrato, consolidando todos os atos que regiam as três companhias — Vila Isabel, Vila Guarani e Cachambi — que passaram a operar sob uma administração única.

A Companhia de Carris Urbanos era o resultante da fusão, em 1878, de várias pequenas empresas que serviam as ruas centrais da cidade: Companhia Locomotora, fundada em 1865, a princípio com a finalidade do transporte de café e mercadorias e, depois, também de passageiros, entre a estação da Estrada de Ferro D. Pedro II (Central do Brasil) e o centro comercial, passando pelos bairros da Saúde e Gamboa; Companhia Ferro-Carril de Santa Teresa, organizada em 1872, cuja linha principal começava na Praça Quinze de Novembro e seguia pela Rua Santa Luzia, Largo da Lapa e Rua do Riachuelo, onde se destacava o ramal para o Morro de Santa Teresa, pela Ladeira do Castro até ao Largo dos Guimarães e Rua do Aqueduto (atual Almirante Alexandrino); Companhia Ferro-Carril Fluminense, fundada em 1874, servindo, entre outros logradouros, a Rua Primeiro de Março até às oficinas da Estrada de Ferro Central do Brasil, em São Diogo, e o bairro do Estácio; e Companhia Ferro-Carril Carioca & Riachuelo, organizada em 1876, partindo

sua linha da estação das barcas, na Praça Quinze de Novembro, em direção à Rua da Assembléia, Largo da Carioca, Praça Tiradentes, Rua do Riachuelo e Praça Onze de Junho.
A bitola dos trilhos dessas quatro empresas era de apenas 0,82 cm; daí serem aproveitados para um tráfego intenso de carrinhos de mão, que o povo cognominou de *burros sem rabo*...

* * *

Ao que consta, foram os ingleses, em 1848, os primeiros a substituírem a tração animal dos bondes pela mecânica. Naquele ano, circulou na cidade de Bristol um desses veículos puxado por máquina a vapor, transportando 60 passageiros.
Em 1877, foi introduzido em Nantes, na França, um bonde em que se empregava o ar comprimido como força motriz.
Os bondes a vapor foram também experimentados em Paris, em 1878, mas sem resultado prático. Nessa cidade, a tração animal só foi substituída pela mecânica em 1889, pela adoção do sistema a vapor *Rowan*. Daí por diante, essa substituição fez-se lentamente, adotando-se sistemas diferentes.
O maior aperfeiçoamento, porém, foi o

Especial para casamentos

. Bonde elétrico na Barata Ribeiro

emprego da eletricidade, o que se verificou, pela primeira vez, em Paris, quando, em 1881, um carro elétrico circulou nos Campos Elíseos, em volta da Exposição Internacional de Eletricidade. Esta experiência e a dos acumuladores elétricos ensaiada em 1882 não deram o resultado tão ardentemente desejado por todos, mas próximo estava o dia em que a energia elétrica viria substituir definitivamente a tração animal e a tração a vapor.

Afinal, em 1884, apareceu na cidade de Cleveland, nos Estados Unidos, o primeiro bonde elétrico propriamente dito.
Desses veículos, o que circulou, pela primeira vez, no Rio de Janeiro e, cronologicamente, também em toda a América do Sul, foi o carro n.° 104, de quatro rodas, da Companhia Ferro-Carril do Jardim Botânico (sucessora da Botanical Garden Rail Road Company), na tarde de 8 de outubro de 1892, pela sinuosa linha da Praia do Flamengo.
Foi um acontecimento sensacional: conduzindo o Vice-Presidente da República em exercício na Presidência, Marechal Floriano Peixoto, o seu Estado-Maior, o Ministro da Marinha Almirante Custódio José de Melo, deputados, os intendentes municipais Silveira Lobo, Abdon Milanez, Siqueira de Menezes e França Leite, representantes de diversas classes sociais e da imprensa e muitos convidados, partiu este bonde, sob os aplausos do povo, pouco depois das 13 h, da curva do antigo Teatro Lírico, subiu a rampa da Rua Senador Dantas, deslisou suavemente pela Rua do Passeio, Cais da Lapa, praias do Rússell e do Flamengo e, doze minutos depois, entrou na usina termelétrica da Rua Dois de Dezembro.
Percorreram, então, os ilustres visitantes todas as dependências da usina, rumando,

em seguida, para a estação do Largo do Machado, onde lhes foi servido o clássico *copo d'água,* ocasião em que se trocaram diversos brindes, sendo vivamente cumprimentado o gerente da Companhia, engenheiro José de Cupertino Coelho Cintra, "o eletrificador da viação urbana carioca".
Houve quem temesse viajar nesse primeiro bonde elétrico, o que fez com que a empresa mandasse pintar nos espaldares dos bancos o seguinte aviso: "A corrente elétrica nenhum perigo oferece aos Srs. passageiros" .

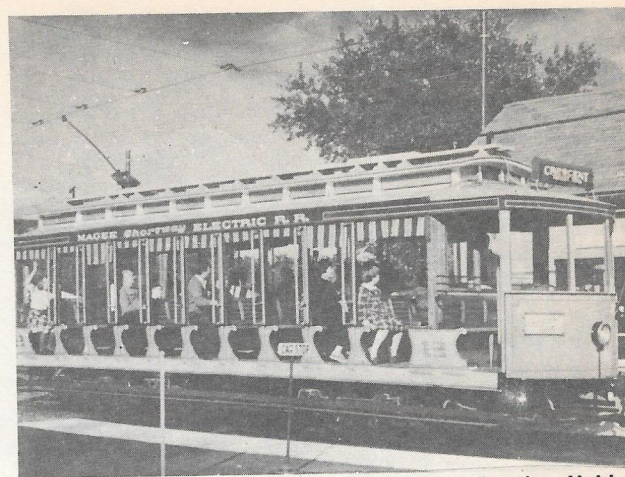
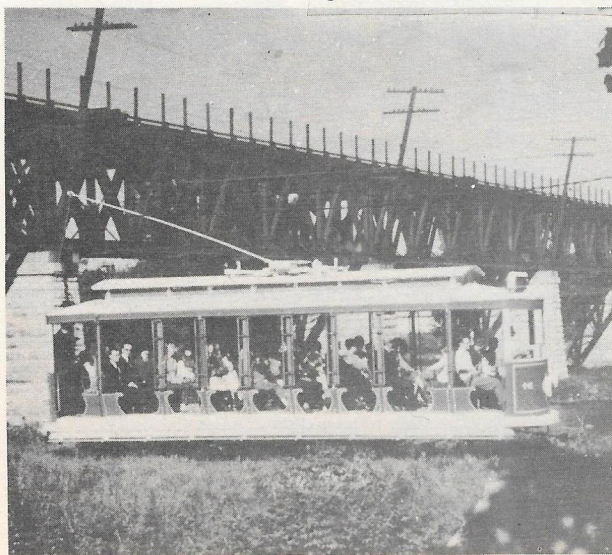
* * *

Na alvorada deste século, o bonde se oferecia por toda a parte, em todos os sentidos, de fácil acesso, cômodo e barato. Além dos carros comuns para o serviço diário, havia os chamados *bondes de distinção* para casamentos e batizados, que eram riquíssimos e vistosos. O *especial* de casamento levava os noivos, os padrinhos e alguns convidados. Não corria; ao contrário, andava ao passo chouto dos muares, que, aparelhados de arreios cuidadosamente envernizados, eram selecionados entre a tropa da cocheira. O condutor, com sua curiosa indumentária — sobrecasaca azul com botões dourados e cartola com roseta — ia solene, de braços cruzados à altura do peito, sentado num banco situado na face traseira do carro. O bonde era enfeitado internamente com cortinas de renda branca e flores de laranjeiras. Casar de bonde era *ultra chic.*
Havia, também, carros especiais para enfermos atacados de doenças contagiosas. Do antigo Largo do Matadouro (Praça da Bandeira) partia um desses bondes, todo fechado, com destino ao Retiro Saudoso, levando variolosos ou pestosos para o Hospital de São Sebastião.

Existia, ainda, *bonde mortuário* ou *papa-defunto,* lugubremente negro, com um catafalco ao centro e bancos em derredor; bondes de luxo, para solenidades diversas; bonde *ceroula* forrados com capas brancas amarradas nos balaustres por meio de cadarços, para as temporadas líricas; bonde-assistência; o *caradura* ou o *taioba* que custava apenas um tostão etc.

* * *

Em 1904, constituiu-se, no Canadá, a The Rio de Janeiro Tramway, Light and Power Company Limited (hoje LIGHT — Serviços de Eletricidade S.A.), para introduzir, aqui no Rio, a energia elétrica gerada por força hidráulica, destinada à iluminação, força motriz e outros fins industriais.
Autorizada a funcionar no País pelo Decreto n.° 5.539, de 30 de maio de 1905, construiu a usina hidrelétrica do Ribeirão das Lajes, no Estado do Rio, adquiriu o controle acionário das companhias de São Cristóvão, Vila Isabel e Carris Urbanos e entrou em negociações com o Governo para estabelecer a unificação e eletrificação das linhas de bondes da cidade.
A Câmara Municipal autorizou o Prefeito a rever as antigas concessões, firmando-se, a 25 de junho de 1907, um ajuste provisório com as três companhias.
A 6 de novembro do mesmo ano, assinou-se o contrato definitivo de unificação, eletrificação e desenvolvimento das linhas de carris. Adotou-se o trilho de fenda; a bitola foi uniformizada em 1,435 m; para a tração elétrica foi empregado o sistema de contato aéreo com retorno da corrente pelos trilhos e fios necessários; a linha aérea, a 5,50 m no mínimo acima da superfície de rolamento; novos tipos de carros dotados de estribos móveis, plataformas na frente e atrás, faróis, cortinas

de corrediça, salva-vidas e freios de tipo aperfeiçoado, sendo os reboques também iluminados a eletricidade; motorneiros e condutores uniformizados, sabendo ler e escrever etc.
Quando surgiram esses novos bondes elétricos, escreveu Machado de Assis:
"O que mais me impressionou foi o gesto do motorneiro. Os olhos do homem passavam por cima da gente que ia no seu bonde, com um grande ar de superioridade. Sentia-se nele a convicção de que inventara, não só o bonde elétrico, mas a própria eletricidade..."
Remodelado, assim, o serviço, os *tramways* da LIGHT passaram, dentro em pouco, a trafegar por toda a cidade, revolucionando costumes, modificando usanças e hábitos da população e concorrendo poderosamente para o saneamento urbano, pois fizeram com que os seus habitantes se deslocassem das acanhadas ruas do centro para as praias e arrabaldes. Além disso, contribuíram extraordinariamente para o aumento geral das rendas municipais, em conseqüência dos novos bairros que surgiram.
"O bonde — disse Ruy Barbosa — foi, até certo ponto, a salvação da cidade. Foi o grande instrumento, o agente incomparável do seu progresso material. Foi ele que dilatou a zona urbana, que arejou a cidade desaglomerando a população, que tornou possível a moradia fora da região central. O bonde foi — é preciso dizê-lo — uma instituição providencial. Se não existisse, era preciso inventá-lo".
Ultimamente, porém, constituindo um sistema obsoleto de transporte e, o que é pior, deficitário, deram fim à sua carreira.
Enganou-se, portanto, quem supôs que "tudo nesta vida é passageiro — menos o condutor e o motorneiro..."

* * *

O 1719 nos Estados Unidos

O 441 nos Estados Unidos

Não poderíamos terminar sem uma saudosa referência aos bondes cariocas, vendidos aos museus norte-americanos, em 1964. Dois deles estão trafegando naquele País. São os de ns. 441 e 1.719 da antiga Companhia Ferro-Carril da Vila Isabel, com 10 bancos e 50 lugares, e 13 bancos e 65 lugares, respectivamente. O primeiro estivera aqui em serviço desde 1909, e o segundo desde 1914. Pertencem, hoje, ao museu da extinta The Elgin, Aurora & Southern Traction Company, que, desde 1896, explorava o tráfego de bondes abertos (iguais aos do Rio de Janeiro), nas cidades de Elgin e Aurora, no Estado de Illinois. Em 1935, por imposição do progresso, o serviço cessou e, quatro anos mais tarde, fundou-se o museu que tomou o mesmo nome da velha companhia. Aos sábados e domingos alguns carros de diversas procedências percorrem trechos da antiga linha, transportando turistas e visitantes do museu.

Aqueles nossos bondes chegaram ao cais do Lloyd Brasileiro, na Rua Trinta, em Brooklyn, Nova York, no dia 7 de setembro de 1965. Juntamente com eles, desembarcaram do cargueiro *Lóide Honduras* mais onze, destinados a outros museus nas cidades de Niskayuna, no Estado de Nova York; Warehouse Point, Connecticut; Glenwood, Oregon; e Orbisonia e Bloomsburg, no Estado da Pensilvânia.

"Com esse carregamento — noticiou o *New York Times* — mais que duplicou o número de bondes abertos nos vários museus americanos. Dois carros ainda faltam vir do Brasil em outro navio. Os restantes de uma frota de cerca de 800 — quase todos fabricados na América do Norte, entre os anos de 1903 e 1915 — foram escrapados". Um museu de bondes em Connecticut e outro em Main já haviam, desde 1948, adquirido alguns carros da linha norte-americana de Yale Bowl; outro museu, também, em Cleveland, conseguira dois carros na cidade de Vera Cruz, no México, e o Trolley Park, em Glenwood, importara, não fazia muito tempo, um desses veículos da Austrália.

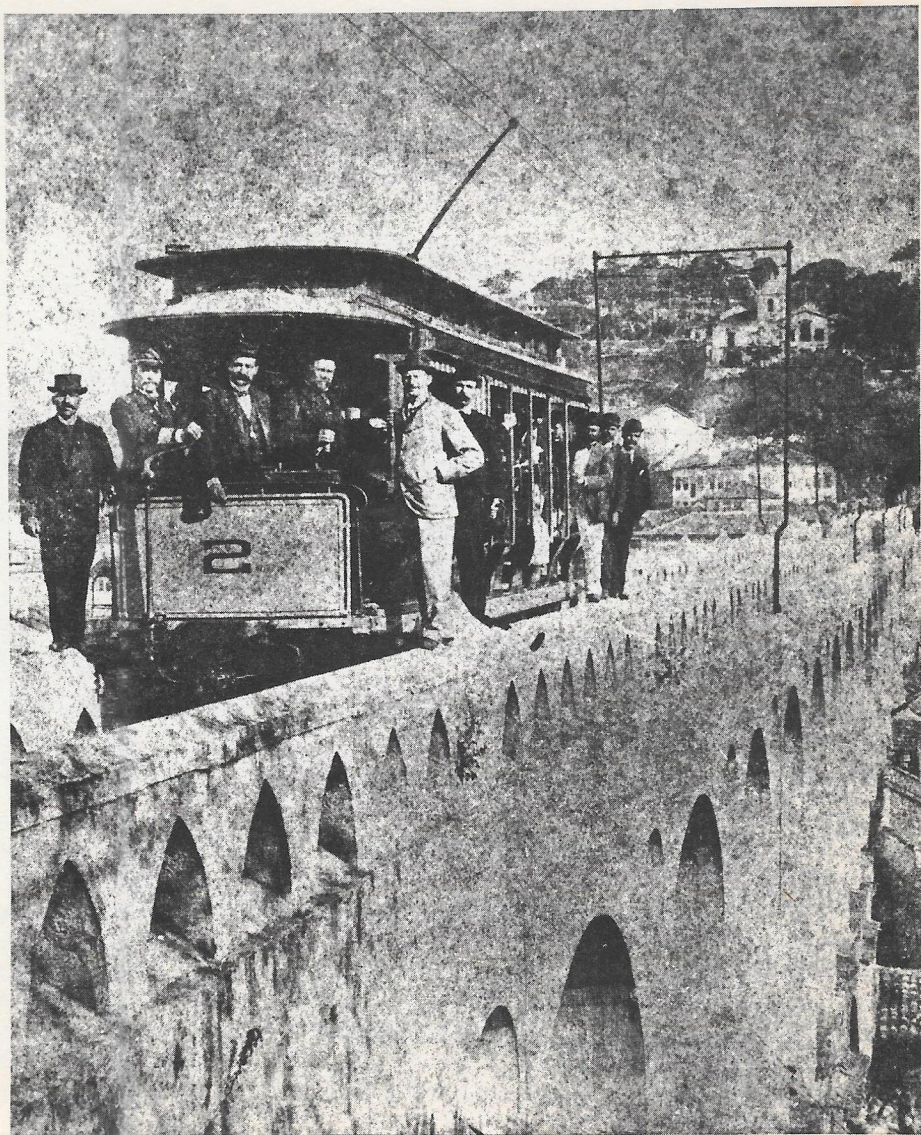
De 1890 a 1920 esse tipo de bonde aberto, com os bancos envernizados, ferragens de latão, estribos corridos, balaústres e cortinas para cada banco no caso de chuva ou sol, foi a última palavra em matéria de estilo e conforto — *spick-and-span*, como se costumava dizer. A partir do final da década de 1920, porém, começaram a escassear.

É verdade que, em 1965, alguns bondes ainda circulavam nas cidades de São Francisco, Pittsburgh, Boston e outras localidades americanas, mas os carros eram do tipo mais moderno e geralmente fechados.

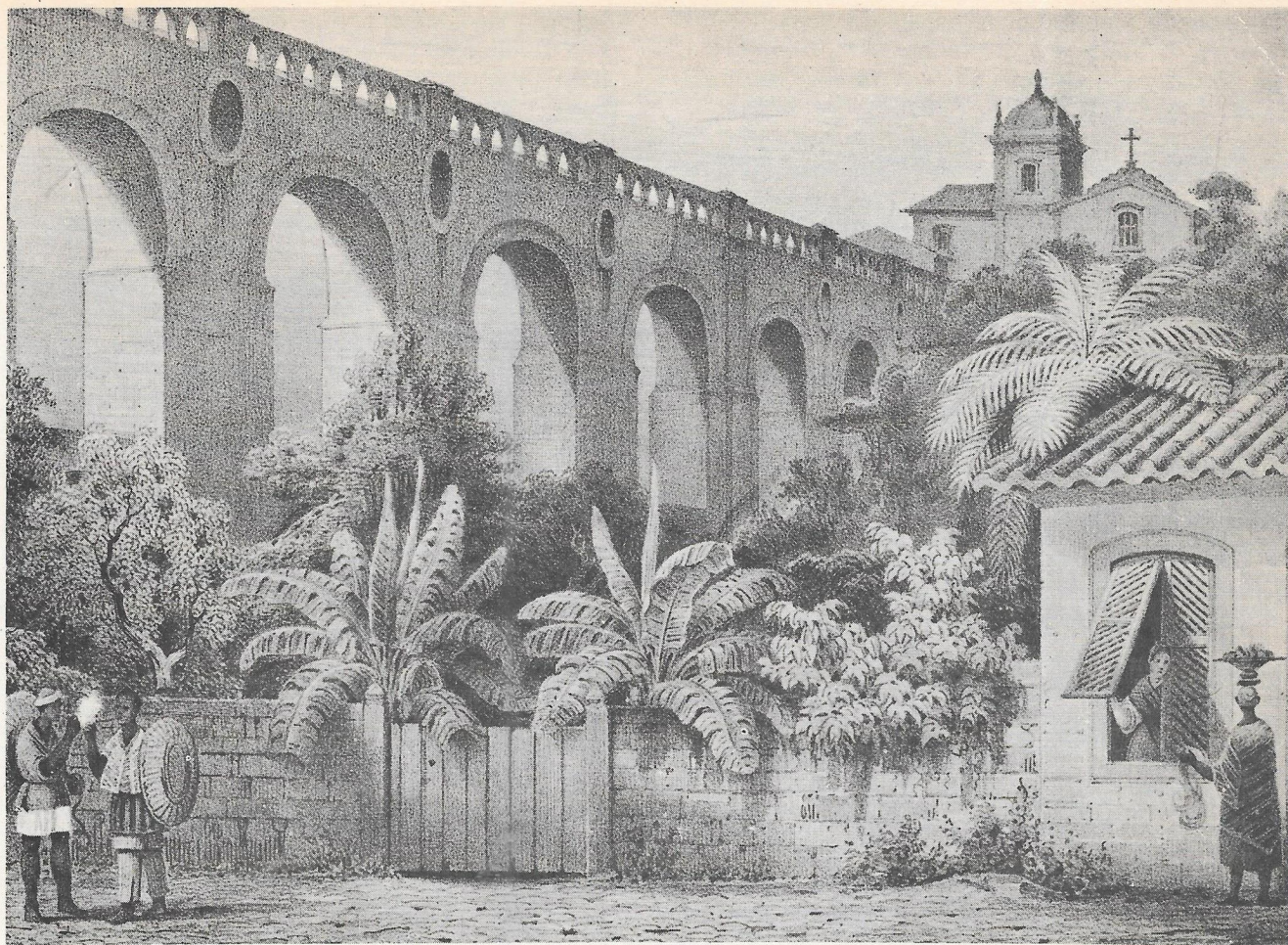
Naquele dia 7 de setembro de 1965, em Nova York, representantes dos museus estavam no cais, ansiosos, observando os enormes guindastes Merrit-Chapman & Scott desembarcarem os treze bondes, que haviam custado US$ 2,500 cada um. Disse, na ocasião, o representante do Museu Magee, da cidade de Orbisonia:

"Pelo que sei, são os últimos dos Moicanos. No mundo inteiro, não existe mais esse tipo de veículo".

PLANO INCLINADO DO MORRO DE SANTA TERESA

5.ª PARTE

O Plano Inclinado de Santa Teresa teve origem na concessão da linha de bondes outorgada em 30 de outubro de 1872 ao engenheiro Januário Cândido de Oliveira e ao bacharel Eugênio Batista de Oliveira. Esta linha começava na Praça Quinze de Novembro e seguia pela Rua Santa Luzia, Largo da Lapa e Rua do Riachuelo, onde se destacava o ramal para o Morro de Santa Teresa, pela Ladeira do Castro.

Conforme já foi dito, o serviço de bondes na parte da planície acabou sendo transferido para a Companhia de Carris Urbanos. Relativamente à linha de ascenção ao Morro de Santa Teresa, uma vez aprovado pelo Governo Imperial o projeto do Plano Inclinado, movido a vapor, deu-se início à sua construção em 1875.

Na Rua do Riachuelo n.° 89-A, esquina da Ladeira do Castro, levantou-se um vasto prédio destinado à estação central, escritório e outros serviços da empresa, e, na parte superior do funicular, no final da Ladeira, outra estação e a casa de máquinas.
A 5 de fevereiro de 1877, foi nomeada pelo Governo uma comissão composta dos engenheiros Francisco Antônio Pimenta Bueno, Carlos Conrado de Niemeyer e Camilo de Lelis Silva Junior para examinar os serviços do Plano Inclinado, máquinas e aparelhos de ascenção ao morro. Tendo a comissão concluído que as obras ofereciam a devida segurança e que o serviço do plano auto-motor podia ser feito com toda a regularidade, o Ministro da Agricultura, Dr. Thomaz José Coelho de Almeida, autorizou a abertura do tráfego, sendo a linha inaugurada no dia 13 de março.
Machado de Assis, em uma de suas crônicas publicadas na *Ilustração Brasileira,* assim se referiu a essa inauguração:
"Inauguraram-se os bondes de Santa Teresa — um sistema de alcatruzes ou de escada de Jacob, uma imagem das coisas deste mundo.
Quando um homem sobe, outro desce; não há tempo em caminho para uma pitada de rapé; quando muito, podem dois sujeitos fazer uma barretada.
O pior é se, um dia, naquele subir e descer, descer e subir, subirem uns para o céu e outros descerem ao purgatório, ou quando menos ao necrotério.
Escusado é dizer que as diligências viram esta inauguração com um olhar extremamente melancólico. Alguns burros, afeitos à subida e descida do outeiro, estavam ontem lastimando este novo passo do progresso.
Um deles, filósofo, humanitário e ambicioso, murmurava:
— Dizem: 'Les dieux s'en vont'. Que ironia! Não; não são os deuses, somos nós. 'Les ânes s'en vont', meus colegas, 'Les ânes s'en vont'.
E esse interessante quadrúpede olhava para o bonde com um olhar cheio de saudade e humilhação. Talvez rememorava a queda lenta do burro, expelido de toda parte pelo vapor, como o vapor o há de ser pelo balão, e o balão pela eletricidade, a eletricidade por uma força nova que levará de vez este grande trem do mundo até à estação terminal.
O que assim não seja... por ora.
Mas, inauguraram-se os bondes. Agora é que Santa Teresa vai ficar à moda. O que havia pior, enfadonho a mais não ser, eram as viagens de diligência, nome irônico de todos os veículos desse gênero. A diligência é um meio termo entre a tartaruga e o boi.
Uma das vantagens dos bondes de Santa Teresa sobre os seus congêneres da cidade é a impossibilidade da pescaria. A pescaria é a chaga dos outros bondes. Assim, entre o Largo do Machado e a Glória, a pescaria é uma verdadeira amolação; cada bonde

desce a passo lento, a olhar para um e outro lado a catar um passageiro ao longe. Às vezes o passageiro aponta na Praia do Flamengo, o bonde, polido e generoso, suspende o passo, espera, cochila, toma uma pitada, dá dois dedos de conversa, apanha o passageiro e segue o fadário até a seguinte esquina onde repete a mesma lenga-lenga.

Nada disso em Santa Teresa: ali o bonde é um verdadeiro leva e traz; não se detém a brincar no caminho, como um estudante vadio.

E, se depois do que fica dito, não houver uma alma caridosa que diga que eu tenho em Santa Teresa uma casa para alugar — palavra de honra! o mundo está virado".

Tinha o Plano Inclinado, que subia pela

Falemos, agora, dos primitivos automóveis e auto-ônibus que circularam no Rio de Janeiro.
Consta que o primeiro automóvel foi o do grande orador e jornalista da Abolição, José do Patrocínio, nos idos de 1895. Era movido a vapor d'água, com fornalha, caldeira e chaminé, tendo vindo da França.
A bisonha e estrepitosa engenhoca constituiu uma grande novidade; guiava-a o próprio redator da *Cidade do Rio,* assustando os muares dos carros e dos bondes. Durante semanas rodou pelas ruas estreitas e esburacadas da cidade, com o seu estridente ruído, aos trancos e solavancos, em permanente dança de São Guido.
Certo dia, o poeta Olavo Bilac, que aprendia com Patrocínio a difícil *arte de dirigir,* levou o engenho contra o tronco de uma árvore na Estrada Velha da Tijuca, inutilizando-o. Patrocínio ficou desolado; Bilac, ao contrário, gabava-se de ter sido o precursor das trombadas de automóvel no Brasil...
Vieram, depois, o *Decauville* de Fernando Guerra Duval, acionado a motor de explosão, e, mais tarde, o *Pic-Pic* do capitão Cardia. O primeiro em agosto de 1900 e o segundo em 1901.
Considerando que o veículo de Patrocínio era movido a água, podemos dizer que o

Ônibus com roda de borracha

O "Chopp Duplo"

Decauville de Guerra Duval foi, verdadeiramente, o primeiro automóvel que trafegou no Rio de Janeiro. Não tinha capota; o motor era de dois cilindros; o escapamento livre, pois não existia ainda o silencioso; em vez do volante, dispunha de um *guidon* parecido com o das bicicletas, e o combustível era a benzina que se adquiria nas drogarias.

Foi, também, o primeiro carro entrado no País como *bagagem.* E não pagou direitos aduaneiros, porque a tarifa alfandegária daquela época não cogitava de *automóveis.*

Ao findar o ano de 1903, já seis automóveis circulavam na cidade. Estavam sendo adotados pneumáticos nas rodas, em substituição à borracha maciça. "Com o asfaltamento das ruas — vaticinava o jornal *O País* — é possível que aumente a utilização desses veículos"...

*

Os primeiros auto-ônibus trafegaram, aqui no Rio, em 1908, devendo-se a iniciativa do empreendimento a Otávio da Rocha Miranda. Faziam o percurso da Praça Mauá ao Passeio Público, com algumas viagens extraordinárias para a Exposição Nacional, na Praia

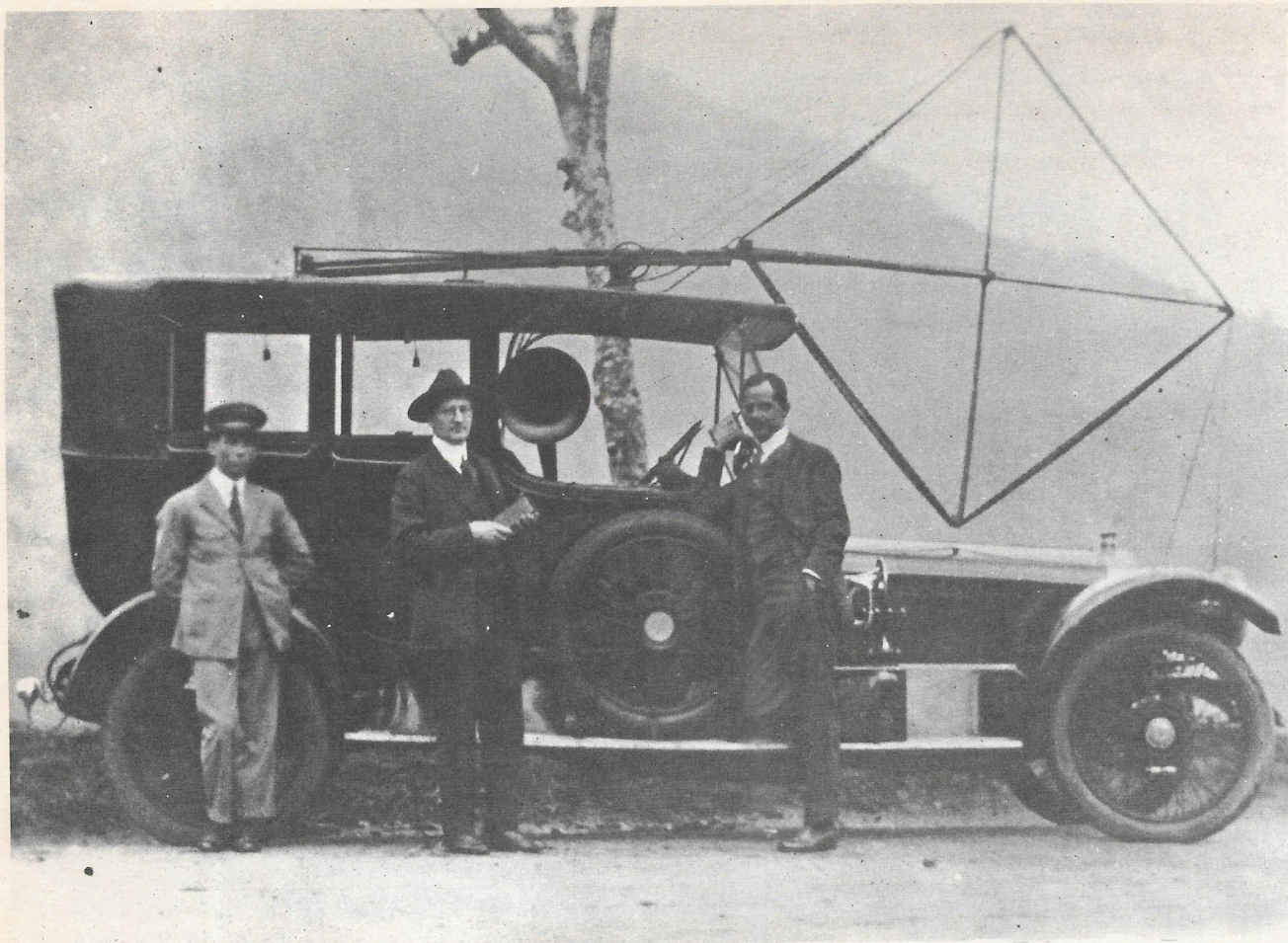
Batalha de Flores no Campo de Santana

Vermelha.
Mais tarde, em 1911, Rocha Miranda, associou-se a Otávio Mendes de Oliveira Castro, estabelecendo um serviço regular desse meio de transporte entre o centro da cidade e aquela praia.
Passados dois anos, Francisco Nilmar inaugurava, também, outra linha, da Rua dos Beneditinos à Praça da Bandeira.
A quarta linha de ônibus começou a funcionar em fins de 1916, sob os auspícios do engenheiro inglês H. L. Wheatley. Os veículos eram conhecidos pelo nome de *auto-avenida,* porque percorriam de um extremo a outro a Avenida Rio Branco.
Providos de rodas de borracha maciça, o sistema de tração era o elétrico (acumuladores), "sem barulho, sem vibração, nem fumaça, além dos outros inconvenientes resultantes do emprego da gasolina". No dia

Corso na Avenida Central

5 de dezembro de 1918, essa concessão foi transferida para a LIGHT.

Passaram-se mais alguns anos e, em 1923, apareceu a Empresa Nacional Auto-Viação Ltda., ou melhor, os *auto-ônibus do Lopes,* com serviço regular para os bairros de Vila Isabel, Andaraí, Tijuca, Copacabana, Ipanema, Leblon etc. Foram assim chamados por pertencerem ao capitalista Manoel Lopes Ferreira, estabelecido com negócio de loteria na Rua do Ouvidor. Após alguns desastres seguidos, o povo apelidou-os de *auto-viração* e *auto-decapitação.*

O serviço de ônibus no Rio de Janeiro teve grande desenvolvimento a partir de 10 de junho de 1926, quando a LIGHT lançou os luxuosos carros da Viação Excelsior, na linha Club Naval—Pavilhão Mourisco, ao preço de 400 réis por passageiro. Todos

Primeiro automóvel com rádio (galena)

os veículos eram providos de regulador de velocidade, freios de segurança, caixa coletora para recebimento das passagens, assentos forrados de veludo e muitas outras novidades, entre as quais a de não se permitir excesso de lotação e a de obediência a horários regulares. Dois anos depois, no dia 28 de abril de 1928, a mesma Companhia inaugurava, nas linhas Estrada de Ferro—Lapa e Club Naval—Leopoldina, os chamados *carros imperiais,* de dois andares, que o espírito folgazão do carioca cognominou de *chopp-duplo.*

ESTRADAS DE FERRO — BREVE HISTÓRICO DAS LINHAS DOS SUBÚRBIOS

7.ª PARTE

ESTRADA DE FERRO D. PEDRO II
(Central do Brasil)

A primeira via-férrea do Rio de Janeiro teve sua origem na Lei n.° 641, de 26 de junho de 1852, que autorizou o Governo Imperial "a conceder a uma ou mais companhias a construção total ou parcial de um caminho de ferro que, partindo do Município da Corte, vá terminar nos pontos das Províncias de Minas Gerais e São Paulo que mais convenientes forem".
Incorporada em 9 de maio de 1855, sob a denominação de Companhia da Estrada de Ferro de D. Pedro II, e aprovado os seus estatutos sociais, foi eleita a primeira Diretoria, composta dos Drs. Cristiano Benedito Otoni — o verdadeiro organizador de tão notável empreendimento — Roberto Jorge Haddock Lobo, Jerônimo José Teixeira Júnior, desembargador Alexandre Joaquim de Siqueira e João Batista da Fonseca.
A respeito desse memorável acontecimento, publicou o *Jornal do Commércio* de 19-5-1855:
"As estradas de ferro — este grande melhoramento há tão longo tempo reclamado pelo País — são-nos, finalmente, concedidas. Já não se discutem as conveniências da obra, a importância da garantia, as localidades por onde se deva dirigir e encaminhar a estrada. Trata-se, agora, da execução, da realização material da idéia.
O Governo, encarando as necessidades do nosso comércio, da nossa agricultura e, tendo em vista o futuro do Brasil, decidiu-se a incorporar uma companhia, à qual, mediante a concessão de um privilégio por noventa anos e de uma garantia de juros de 7% por espaço de trinta e três anos sobre o capital social de 38.000 contos, cometeu ele a empresa de fazer construir e custear uma estrada de ferro.
Saudemos, pois, a Estrada de Ferro D. Pedro II; benvinda seja ela. O País está sem estradas, sem canais, sem meios de transporte e locomoção. Não paremos aqui; vamos por diante, porque nas vias de comunicação estão as leis, as reformas, os orçamentos, as riquezas, a civilização, a paz, a segurança e o respeito às pesoas e aos bens.
O problema difícil e intrincado da colonização só encontra solução possível em um sistema vasto e completo de vias de comunicação.
O que nos convém, porém, não é empregar dinheiro e tempo em fazermos caminhos de bestas; sejamos ousados e tratemos somente de estradas de ferro e de estradas de carros.
Se não fizermos isto, em 50 anos nos acharemos na retaguarda do resto do mundo, porque não poderemos acompanhar o movimento rápido e progressivo da civilização moderna".
Os trabalhos de construção da via-férrea tiveram início no dia 11 de junho daquele ano, inaugurando-se a 29 de março de 1858 o primeiro trecho da linha, com a extensão de 48.210m, da antiga Estação do Campo da Aclamação (atual Praça Cristiano Otoni) à localidade de Queimados, na Província do Rio de Janeiro.
Eis como Roberto Macedo descreve essa inauguração:
"O povo formigava em torno da Estação do Campo. Aguardava-se a chegada do Imperador. O sol de verão dourava o cenário ainda rústico.

Nove horas. Borborinho. Comparece importante personagem: o bispo diocesano D. Manuel do Monte Rodrigues de Araújo, Conde de Irajá. Erguera-se um altar na estação. Aumentava sempre a aglomeração.
Às dez horas chegam D. Pedro e D. Teresa Cristina. E tem início a cerimônia. O bispo benze a nova Estrada, os carros e as locomotivas.
Cristiano Otoni, presidente da Diretoria,

pronuncia o discurso oficial, a que respondeu D. Pedro: "Srs. Diretores — A Nação reconhece vossos perseverantes esforços a bem de uma empresa de tanta importância para este vasto Império; e, possuído do maior júbilo pelo acontecimento esperançoso que hoje todos aplaudimos, rogo a Deus que me conceda uma longa vida para ver os brasileiros sempre amigos, sempre felizes, caminhando com a velocidade cada vez mais crescente da civilização para o brilhante futuro que a Providência nos destinou".
Uma salva de artilharia e três descargas de infantaria uniram-se aos vivas e aclamações.
Partiu o primeiro trem às dez e meia; o segundo, retido por ligeiro contratempo, foi cancelado, e, quase ao meio dia, saía o comboio do Imperador, que fez todo o trajeto até Queimados, ponto terminal.
Regressaram às quatro e meia da tarde, em marcha vagarosa, porque o povo entusiasmado invadia a linha".
O material rodante da Estrada consistia de apenas 10 locomotivas (4 para trens de passageiros, com duas rodas motrizes, 4 para trens de carga, com seis rodas motrizes e 2 para serviços diversos, com quatro rodas motrizes), 8 carros de pasageiros de 1.ª classe, 16 de 2.ª classe e 16 de 3.ª classe (supressos no ano de 1870) e 100 vagões de diferentes tipos para transporte de mercadoria.
Nesse dia da inauguração, além da Estação do Campo da Aclamação, abriram-se ao tráfego a de Cascadura e a parada de Venda Grande (depois Engenho Novo) e, ainda no mesmo ano de 1858, as estações de Sapopemba (hoje Deodoro) em 8 de novembro e de São Cristovão em 2 de dezembro.
As demais estações da linha de subúrbios — é Noronha Santos quem informa — foram sendo abertas, à medida que se ia operando o deslocamento dos habitantes da área urbana do Município da Corte para a vasta zona suburbana ou rural. Assim, foram elas entregues ao público na seguinte ordem:

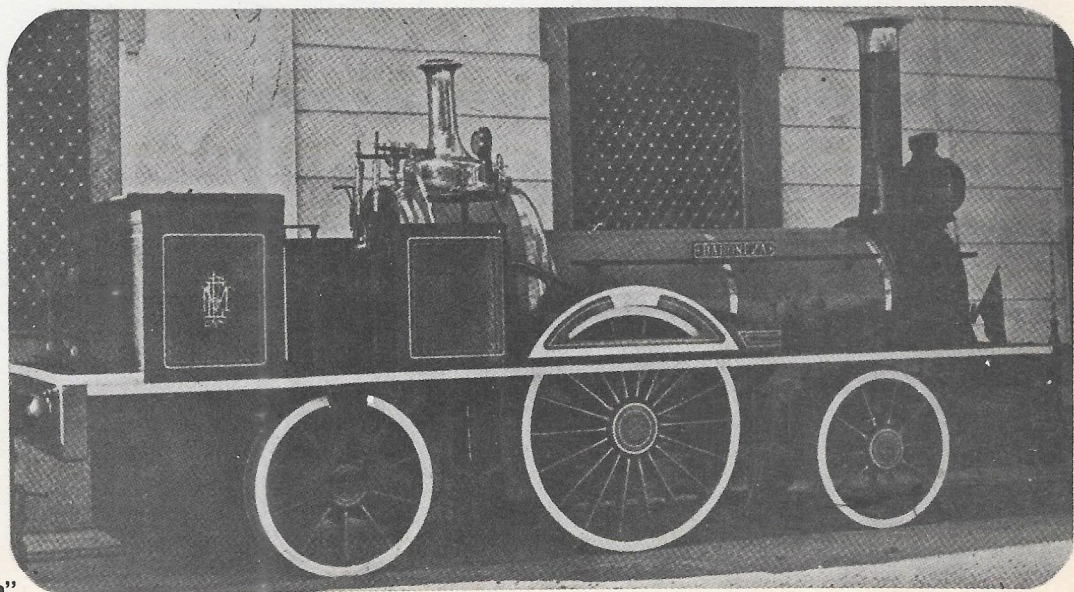
— São Francisco Xavier, 16 de maio de 1861,
— Todos os Santos, 27 de dezembro de 1868,

— Riachuelo, 1.° de fevereiro de 1869,
— Engenho de Dentro, 11 de maio de 1871,
— Piedade, 17 de abril de 1873,
— Sampaio, 12 de julho de 1885,
— Derbi Clube, 2 de agosto de 1885,
— Rocha, 1.° de dezembro de 1885,
— Cupertino (depois Dr. Frontin e atualmente Quintino Bocaiuva), 1.° de maio de 1886,
— Encantado, 15 de abril de 1889,
— Meier, 13 de maio de 1889,
— Mangueira, 10 de agosto de 1889,
— Madureira, 15 de junho de 1890,
— Praia Formosa, 15 de maio de 1896 e
— Dona Clara, 4 de fevereiro de 1897.

Havia, também, a estação da Quinta Imperial, privativa do Imperador e sua família. Construída em terreno desmembrado da hoje Quinta da Boa-Vista, ficou concluída a 16 de julho de 1859. Quando, em janeiro de 1897 — por conseguinte já na República, com a via-férrea denominada Estrada de Ferro Central do Brasil — se abriu a terceira linha suburbana, os serviços dessa estação foram transferidos para um novo prédio, no lado oposto das linhas (atual estação de São Cristovão), evitando, assim, que os passageiros atravessassem o leito da estrada quando embarcassem ou desembarcassem dos trens. Em 1925, por

ocasião da duplicação dos trilhos da Linha Auxiliar, passando o novo traçado pelo local em que se achava a velha estação da Quinta Imperial, foi ela demolida e reconstruída, com o aproveitamento de todo o material, num ponto em frente, também do outro lado das linhas, onde permanece até hoje, como autêntica relíquia da antiga Estrada de Ferro D. Pedro II.
A mais notável obra de arte desta Estrada, no Rio de Janeiro, é o viaduto de três vãos que transpõe a Avenida Francisco Bicalho, o Canal do Mangue e antigos trechos das ruas Figueira de Melo e São Cristovão.
Foi solene sua inauguração, no dia 12 de outubro de 1907, a que compareceram o Presidente da República, Dr. Afonso Pena, ministros da Viação e da Justiça e o Prefeito do então Distrito Federal, além de outras personalidades, convidados e pessoas gradas. Projetou-o o eng.° Carlos Euler, executou-o o eng.° Alfredo Magno de Carvalho e fiscalizou as obras o eng.° José de Andrade Pinto, que, quatorze dias depois, faleceu vítima de deplorável desastre.
A passagem do trem inaugural pelo viaduto foi filmada pela empresa cinematográfica Pathé-Frères, o que constituiu, também um acontecimento de grande sensação.
No dia seguinte, um jornal abalou o público com a seguinte manchete: "O trem passou por cima do bonde". Na verdade, um bonde passava por baixo do viaduto, quando o comboio estreava a linha...

LINHA AUXILIAR

Da antiga Estrada de Ferro de São Francisco Xavier ao Comércio originou-se a Empresa Industrial de Melhoramentos do Brasil, organizada em 17 de maio de 1890 pelo eng.° André Gustavo Paulo de Frontin.
A 1.° de novembro de 1893 foi inaugurado o primeiro trecho da linha, de Mangueira à

A "Baroneza"

antiga estação de Sapopemba (hoje Deodoro), embora em condições muito precárias. Posteriormente, a estrada foi prologanda até ao município fluminense de Paraíba do Sul. Em 1903, a Melhoramentos do Brasil — mais conhecida por *bitola estreita* — foi incorporada à Estrada de Ferro Central do Brasil, passando, no ano seguinte, a chamar-se Linha Auxiliar da Central do. Brasil.

ESTRADA DE FERRO RIO D'OURO

Construída em 1876, teve por finalidade, a princípio, o transporte de material para as obras de construção das redes de abastecimento d'água à cidade do Rio de Janeiro, captada dos mananciais das serras do Tinguá e Xerém.
Somente em 1883, e assim mesmo em caráter provisório, começaram a correr os primeiros trens de passageiros, desde o Caju à represa do Rio D'Ouro.

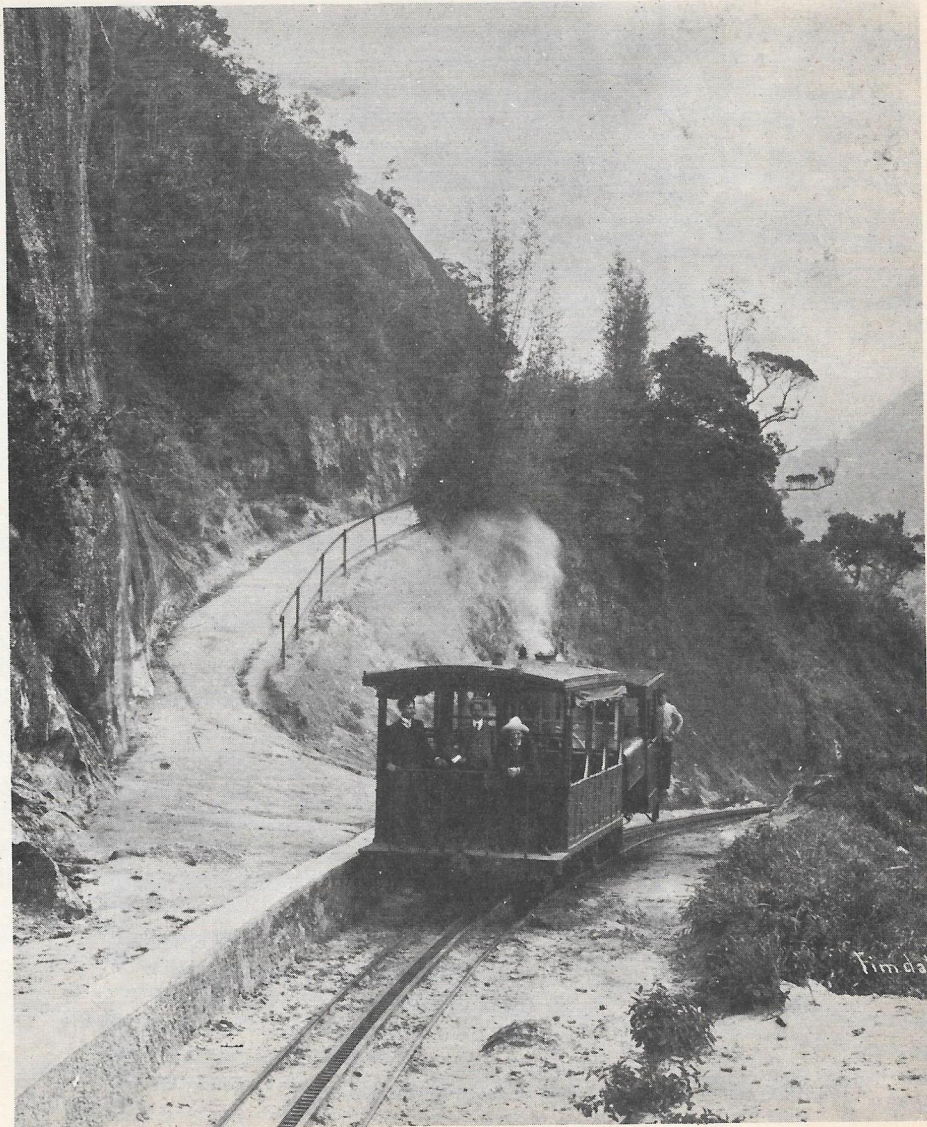
LEOPOLDINA RAILWAY

The Leopoldina Railway Company Limited foi a resultante de uma série de linhas e ramais, entre os quais a Estrada de Ferro de Petropólis, vulgo *Mauá,* a primeira via-férrea do Brasil e de toda a América do Sul (a do Chile, tida geralmente como a mais antiga, só se inaugurou um mês depois).
Coube ao inolvidável Irineo Evangelista de Souza, Barão de Mauá, a glória da sua realização, entregando ao tráfego público, no dia 30 de abril de 1854, o primeiro trecho da linha entre o porto de Mauá, no fundo da Baía de Guanabara, e a estação de Fragoso, na antiga província do Rio de Janeiro, figurando como protagonista a locomotiva *Baronesa.*
Esta locomotiva, que primeiro puxou um trem neste Continente, teve esse nome em homenagem à esposa do Barão de Mauá.
Mais tarde, em 1883, a Estrada de Ferro Príncipe do Grão Pará tornou-se concessionária do privilégio de Mauá e ofertou a *Baronesa* ao Governo para figurar num museu. Recolhida às oficinas do Engenho de Dentro, da atual E.F. Central do Brasil, foi inventariada sob n.° *1 — Histórico.*
Ainda hoje, está perfeitamente conservada, pintada de novo, com números, monogrâmas e frisos dourados, "parecendo jovem e louçã", apesar dos seus cento e tantos anos.
A 17 de outubro de 1888, tendo a The Rio de Janeiro Northern Railway Company Limited adquirido a concessão da Grão Pará, introduziu grandes melhoramentos nos serviços e estendeu a linha férrea até à estação de São Francisco Xavier, no antigo Distrito Federal.
Em 1897, organizada a Leopoldina Railway (em homenagem à princesa Leopoldina, filha de D. Pedro II), foi-lhe transferida a concessão.
As linhas dessa Estrada — como as das outras vias-férreas — trouxeram enorme progresso à extensa zona suburbana e rural do Rio de Janeiro.

Porto de Mauá, baldeação para Petrópolis

OUTRAS ESTRADAS DE FERRO NO PERÍMETRO DA CIDADE

8.ª PARTE

Fim da linha do Corcovado

ESTRADA DE FERRO DO CORCOVADO

A 7 de janeiro de 1882, atendendo ao que requereram os engenheiros Francisco Pereira Passos e João Teixeira Soares, concedeu-lhes o Governo Imperial privilégio para a construção, uso e gozo de uma estrada de ferro a vapor, do sistema de cremalheira *Riggenbach* (inventado pelo engenheiro francês Nicolau Riggenbach), entre a Rua do Cosme Velho, nas Laranjeiras, e o topo do Morro do Corcovado, passando pelo lugar denominado Paineiras.

Além do privilégio por 50 anos, foi-lhes dada cessão gratuita dos terrenos devolutos e nacionais para o leito da estrada, estações e quaisquer outras dependências da mesma estrada, inclusive para um hotel-restaurante que os concessionários, ou a companhia que organizassem, poderiam construir junto a uma das estações.

Estabeleceu, ainda, o Governo que os concessionários fariam construir quatro estações: uma no Cosme Velho, outra no cruzamento do caminho para a caixa d'água da Carioca (Silvestre), outra em Paineiras e a última junto ao Alto do Corcovado, obrigando-se, também, os concessionários a não empregar escravos nos trabalhos de construção e nos serviços da Estrada.

Os estudos preliminares do traçado da via-férrea foram iniciados no dia 17 do mesmo mês e ano. A 27 de março foram apresentados ao Ministério da Agricultura, Comércio e Obras Públicas o perfil e a planta da linha, sendo aprovados por despacho de 16 de abril.

A 10 de junho, assinou-se, na mesma Secretaria de Estado, o contrato de concessão, presente ao ato o então Ministro da Agricultura, conselheiro Manuel Alves de Araújo.

Iniciados os trabalhos de construção da linha no dia 9 de outubro de 1884 foi solenemente inaugurada a Estrada, sendo entregue ao público o primeiro trecho, entre o Cosme Velho e as Paineiras.

Assistiram ao ato Suas Majestades e Altezas Imperiais, acompanhados dos Ministros da Agricultura e da Guerra, Inspetor de Obras Públicas, Engenheiro Fiscal da Estrada, os três diretores da Empresa, Dr. Francisco Pereira Passos, Com. Antônio da Costa Chaves Faria e Dr. Manuel José da Fonseca, representantes da imprensa e diversos convidados, entre os quais algumas senhoras.

As estações estavam vistosamente enfeitadas e era extraordinária a afluência de povo na do Cosme Velho. Nas Paineiras, várias pessoas, a cavalo, aguardavam a chegada do trem imperial.

Partiu este às 5 horas da tarde, conduzindo, além do Imperador D. Pedro II e sua família, os Ministros, o Engenheiro-Fiscal e a diretoria da Estrada. Num segundo trem viajaram as senhoras e demais convidados.

A subida foi feita em 40 minutos, por causa do tempo necessário para a locomotiva tomar água na Ponte das Caboclas, pouco antes das Paineiras.

Depois de algum tempo de repouso nessa estação, dirigiram-se todos para o Hotel — também inaugurado nesse dia — onde Suas Majestades e Altezas aceitaram um *copo d'água*. Aí, o Dr. Pereira Passos pronunciou algumas palavras, agradecendo a honrosa presença da Família Imperial àquela cerimônia.

Às 6he30min, regressou a comitiva, chegando os trens à estação do Cosme Velho às 7 horas da noite.

Prosseguindo os trabalhos de construção da via-férrea no segundo trecho, entre as Paineiras e o Alto do Corcovado, toda a linha foi definitivamente aberta ao tráfego no dia 18 de julho de 1885.

Referindo-se ao acontecimento, noticiou o *Jornal do Commércio:*

Subida ao mirante do Corcovado

"Antes de abrir ao público a última seção desta estrada de ferro, das Paineiras para cima, a sua diretoria convidou a imprensa e mais algumas pessoas para ver aquele trecho, que representa, talvez mais do que os outros, um grande e arrojado esforço da engenharia nacional.
O que é a estrada até Paineiras, já tivemos ocasião de dizer por várias vezes. Falamos, também, quando ainda em construção, deste lance que vai das Paineiras até 40 metros abaixo do ponto mais elevado do Corcovado, isto é, a 670 metros acima do nível do mar. Hoje está tudo concluído e inútil seria repetir o que já dissemos da parte técnica da obra.

É singular a impressão que se sente, quando o trem, depois de ter subido uma rampa de 30%, desemboca de repente numa planície que deixa avistar um panorama talvez único no mundo: ao longe, o mar em toda a sua grandeza; em baixo, um precipício de 600 metros de altura.

Passado o primeiro momento, que é como de terror, começam a distinguir-se uma a uma as belezas e, quanto mais se fitam, mais se admiram. De repente, todo este panorama desaparece numa curva da estrada; o espetáculo agora é à esquerda, donde se avistam a cidade com suas casas, que não parecem ter mais de um metro de altura, e o porto, cheio de embarcações, que se diriam cascas de noz.

Chega-se logo à estação terminal; sobem-se cerca de 40 metros a pé, e é então que o panorama se torna verdadeiramente imponente, descortinando-se todo o horizonte em redor.

Em suma, a Estrada de Ferro do Corcovado é uma obra grandiosa que, sejam quais forem os seus resultados, servirá, ao menos, para atestar o adiantamento da engenharia brasileira".

O trem que conduzia os convidados tornou a descer às Paineiras e aí foi-lhes servido um lauto jantar, no qual se trocaram diversos brindes.

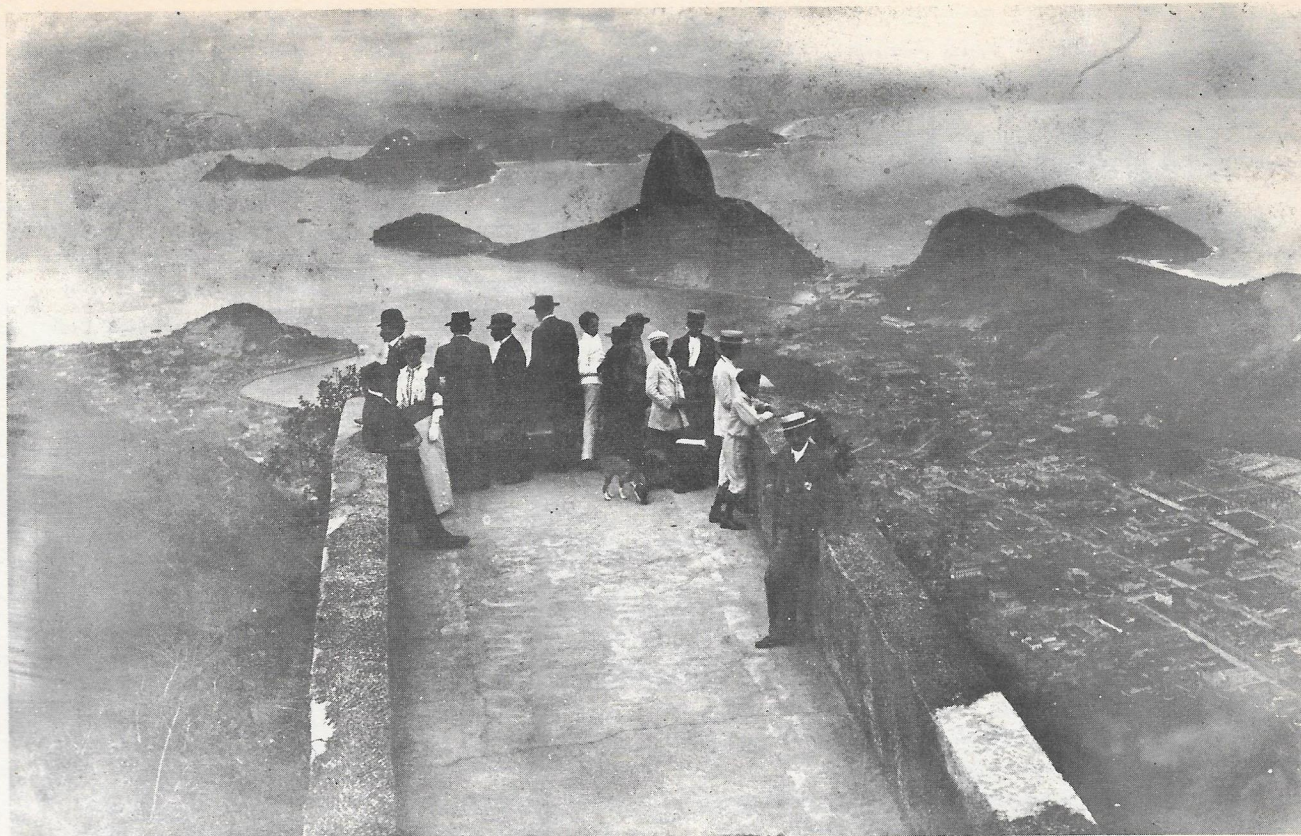
Esta estrada — a primeira no Brasil para atender a fins de turismo exclusivamente — parte da Rua do Cosme Velho, na cota de 38,80m acima do nível do mar; sobe pelo lado direito do vale do Silvestre e à esquerda da caixa d'água do Morro do Inglês; transpõe o mesmo vale sobre um viaduto de superestrutura metálica com três vãos de 25 m cada um e dois pilares de ferro de 10m de altura sobre socos de alvenaria; cruza na cota de 218 m o caminho da Carioca (Silvestre) e, vencendo por um grande corte o espigão que separa aquele vale do da Carioca, desenvolve-se pela encosta da margem direita do rio deste mesmo nome; atravessa dois outros vales secundários em pontes de 20m de vão cada uma, denominadas Ponte das Velhas e Ponte das Caboclas, e atinge as Paineiras, na cota de 465m; segue pelo dorso do Corcovado, passando à direita do lugar denominado Chapéu de Sol e, finalmente, atinge a cota de 670m, tendo o seu ponto terminal à esquerda do cume do Corcovado. Daí, galga-se a pé e em poucos minutos até ao Pico do Corcovado, numa altitude de 704m, onde os concessionários haviam construído um pavilhão de ferro de 13,50m de diâmetro, pesando 46 toneladas (nesse mesmo local ergue-se, hoje, o monumento do Cristo Redentor).

Num trecho a 195m acima das Paineiras, a linha atinge a aclividade máxima de 30%; a aclividade mínima é de 4%. A bitola dos trilhos é de 1 metro.

No ano seguinte — 1885 — apesar de possuir a Estrada somente duas máquinas e dois carros de passageiros, transitaram, por ela, cerca de 32.000 pessoas. Nos dias úteis, faziam estes trens, diariamente, quatro viagens e, aos domingos e dias santificados, nove.

O custo total da via-férrea e suas dependências foi de 656:396$723 e o do Hotel nas Paineiras (edifício, móveis e utensílios), 55:594$850.

A 17 de outubro de 1887, tendo o Decreto n.° 9.791 autorizado a transferência da concessão para o engenheiro Joaquim Leite Ribeiro de Almeida Júnior, sub-rogou-se este em todos os direitos e obrigações constantes do contrato de 1882.

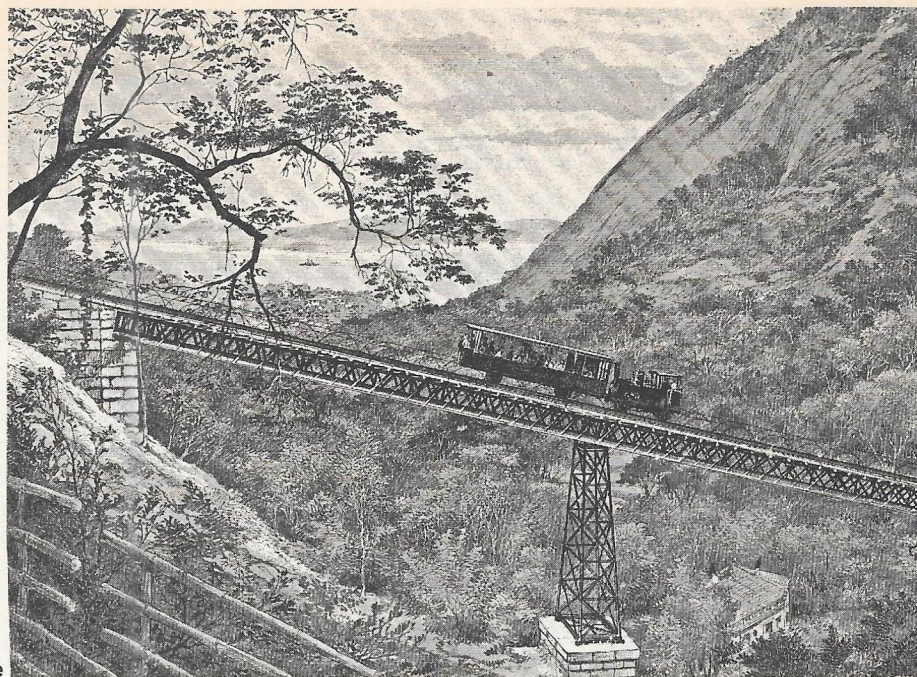
Decorridos dois anos, pelo Decreto n.° 10.246, de 31 de maio, e respectivo Termo de 3 de junho de 1889, o engenheiro Ribeiro de Almeida transferiu a concessão para o súdito inglês Frederick Henry Brady, que, por sua vez, pelo Termo de 17 do mesmo mês, a transferiu para a Companhia Ferro-Carril e Hotel do Corcovado, sociedade anônima por ele organizada e da qual passou a ser o seu diretor-gerente, sendo Eugenio Meyer diretor-presidente e Eugênio Honold diretor-secretário.

Os resultados do tráfego, no entanto, eram pouco lisongeiros, provindo os lucros da nova Companhia quase que exclusivamente do Hotel das Paineiras.

Em 1892, não obstante a aquisição de outra locomotiva, o serviço continuou, praticamente, a ser feito com três máquinas, pois a quarta, que servia desde o começo do tráfego em 1884, permaneceu durante vários meses na oficina, sofrendo reparos. Todas estas locomotivas eram do mesmo sistema *Riggenbach,* sendo duas da fábrica suíça Esslingen Emil Kessler e duas americanas do fabricante Baldwin, de Filadélfia. Podiam rebocar um peso útil de 8 toneladas em rampas de 30% e com a velocidade de 7 quilômetros por hora.

Em 1902, devido à falta de conservação da linha e ao mau estado do material de tração, determinou o Governo a suspensão do tráfego, a bem da segurança do público, medida que foi tomada por Aviso de 25 de setembro. Em dezembro, embora não de todo satisfatório o estado da linha, foi possível à Companhia recomeçar o serviço, tão somente no trecho compreendido entre o Silvestre e as Paineiras.

Agravava-se, porém, cada vez mais, a

situação financeira da empresa, pela insuficiência de renda para atender ao seu elevado custeio e conservação.
Afinal, em 1903, onerada por enorme dívida, sobreveio o desastre financeiro, entrando a Companhia em liquidação forçada.
Decretada a falência, ordenou o Juiz da Câmara Comercial do Tribunal Civil e Comercial, Dr. José Luiz de Bulhões Pedreira, a venda, em público leilão, para pagamento aos credores, dos bens constitutivos do seu acervo, que foram arrematados por um grupo de capitalistas (Drs. Rodrigo Otávio de Langaard Menezes, José Valentim Dunham e cap. Artur de Toledo Dodsworth), pelo preço de 140 contos, sendo a escritura de cessão e transferência dos ditos bens lavrada a 18 de novembro do mesmo ano.
Procederam os novos concessionários à reparação do leito da linha e aos consertos indispensáveis em duas locomotivas, voltando então os trens a trafegar em toda a extensão da estrada.

As despesas com esses reparos fizeram, no entanto, com que o *deficit* da empresa se elevasse no ano seguinte.
Em 1905, apesar da diminuição das despesas de custeio e o sensível acréscimo da renda, não foi ainda possível evitar o *deficit.*
Foi nesse ano que a LIGHT deu início à construção de sua usina hidrelétrica do Ribeirão das Lajes, no Estado do Rio.
Em 1906, já bastante adiantadas aquelas obras, cogitou de empregar o excesso de sua energia elétrica em outros misteres, além dos serviços de iluminação e de bondes.
Obteve, assim, pelo Decreto n.° 6.040, de 22 de maio do mesmo ano, a necessária permissão do Governo para lhe ser transferida a concessão da antiga Cia. Ferro-Carril e Hotel do Corcovado.
A 5 de julho, foi firmada com o grupo de capitalistas representado pelo Dr. Rodrigo Otávio a respectiva escritura de compra e venda, sendo pago a preço de 250 contos, e a 20 de agosto, assinado, no Ministério da Viação, o respectivo Termo de transferência dos bens e concessões.
Por esse Termo, comprometeu-se a LIGHT, não só a eletrificar a linha, reduzir as tarifas de transporte e aumentar o número de trens, como a construir um novo edifício para o Hotel das Paineiras ou melhorar o existente.
A 18 de novembro de 1909, aprovados pelo Decreto n.° 7.671 os planos referentes à modificação da linha e às necessárias instalações para a eletrificação da estrada, a Companhia deu começo aos trabalhos.
No dia 6 de janeiro do ano seguinte, às duas e meia da tarde, o Dr. Castro Barbosa, engenheiro da Fiscalização Federal das Estradas de Ferro, acompanhado dos Srs. W. A. Pearson, E. C. Wheeler, W. Troop, A. Costa Santos e J. H. Handyside, todos da LIGHT, e dos Srs. R. Francis Jones e Jos. Boesch, representantes da fábrica Derlikon, da Suíça, encarregada da montagem das novas instalações, percorreram a linha, em viagem de experiência, subindo por tração elétrica até Paineiras.
Toda a via-férrea já havia sido renovada em trilhos e dormentes e, nas Paineiras, fora concluída a estação transformadora para receber a corrente de 6.000 volts. procedente da usina distribuidora da Rua Frei Caneca e transformá-la em 750 volts.
Cada uma das três possantes locomotivas, munidas de dois motores de 155 cavalos cada um, podia impelir dois carros com 70 pessoas a uma velocidade de 2 km por hora. Além de maior segurança, apresentavam a vantagem de não produzir o desagradável movimento alternativo das antigas máquinas a vapor.
Na noite de 28 de março, o Alto do Corcovado engalanou-se para receber, em

Ponte do Silvestre

viagem de experiência, a visita do Presidente eleito da República, Marechal Hermes Rodrigues da Fonseca. Foram acesas, lá em cima, várias lâmpadas e quem olhasse cá de baixo a formosa montanha via com espanto um rosário de luz circundando o cume. O espetáculo era encantador. Das Paineiras até ao Alto a linha de focos serpenteava pela encosta e se abria no Chapéu de Sol em uma corola maior, resplandescente. O Marechal Hermes, porém, detido em um banquete do seu futuro Ministro da Viação, Dr. José Joaquim Seabra, não pôde atender ao convite para tão sedutora excursão noturna.

"Informadas, talvez, desse contratempo — publicou o *Jornal do Commércio* — as pobres lâmpadas fecharam os olhos e sumiram-se na noite escura, em cuja sombra se apagou o perfil da montanha gigante".

Pouco depois, ainda naquele ano de 1910, era inaugurado o novo sistema, sendo das primeiras vias-férreas do País a empregar a eletricidade em suas linhas.

ESTRADA DE FERRO DA TIJUCA

A Estrada de Ferro da Tijuca, cujos trens trafegavam em correspondência com os bondinhos de burro da Companhia de São Cristóvão, foi a primeira via-férrea do Rio de Janeiro a empregar a eletricidade na tração de seus carros.
Inaugurada a 14 de setembro de 1898, deve-se o empreendimento ao engenheiro Adolfo Ashoff, coadjuvado pelo mecânico-eletricista norte-americano James Mitchell. Partiam os trens do ponto terminal da linha de bondes da Tijuca (*Junção do*

Elétrico), indo até ao Alto da Boa Vista, num percurso de 5 quilômetros. A lotação dos carros era de 36 pessoas.

A 16 de setembro do ano seguinte, inaugurou-se o segundo trecho dessa estrada de ferro, com 2,5 quilômetros, da *Usina* à Rua Conde de Bonfim, esquina da antiga chácara do Comendador Calazans, descendo a linha pela margem esquerda do Rio Maracanã e pelas ruas São Miguel e Pinto Guedes.

Foi solene a inauguração desse segundo trecho, assistindo ao ato, além dos representantes do Presidente da República e do Ministro da Viação, respectivamente Coronel Luiz Medeiros e o escritor Machado de Assis, vários capitalistas e negociantes, representantes da imprensa, engenheiros, entre os quais o Dr. Daniel Henninger, do Clube de Engenharia, o Marechal Jerônimo Rodrigues de Morais Jardim, os Srs. Américo dos Santos, Paula Freitas, Costa Couto, Humberto Antunes, Teixeira Bastos, Artur de Miranda, Luís Costa, Vicente Werneck, Henrique de Matos, Cesar Rabelo e muitos outros convidados, inclusive diversas senhoras.

Em três bondes especiais partiu a comitiva do Largo de São Francisco, à 1 hora da tarde, chegando à Rua Conde de Bonfim, nas proximidades da Rua Pinto Guedes, pouco antes das 2 horas. Passaram, então, os convidados para o trem elétrico, que percorreu o trecho inaugural, através dos fundos de várias chácaras, cujos proprietários haviam gentilmente cedido seus terrenos, e da antiga Cocheira Cruzeiro, em grande parte ocupada pelas instalações da estrada de ferro.

Na raiz da serra da Tijuca, onde chegaram às 2h10min, foi visitada a usina geradora termelétrica, dotada de 4 dínamos de 500 volts e 900 rotações por minuto e de 2 motores de 200 HP cada um.

Depois de percorrida essa dependência, foi oferecida aos visitantes uma farta mesa de doces e vinhos *generosos*, sendo, na ocasião, saudados pelo Marechal Jardim o presidente da Estrada de Ferro, Visconde de Assis Martins, e o diretor-gerente, engenheiro Adolfo Aschoff, e exaltados os esforços da empresa para realizar o novo e utilíssimo empreendimento, formulando-se votos para que, em breve, a linha também atingisse, por tração elétrica, o centro da cidade.

Voltando aos seus lugares nos carros elétricos, seguiu a comitiva até ao extremo da linha, no Alto da Boa-Vista, a 385 m de altitude, aonde chegou às 3h45min, indo todos apreciar as belezas da Cascatinha e a pureza de sua água.

Às 5 horas da tarde, regressaram os convidados, chegando à cidade às 6 horas.

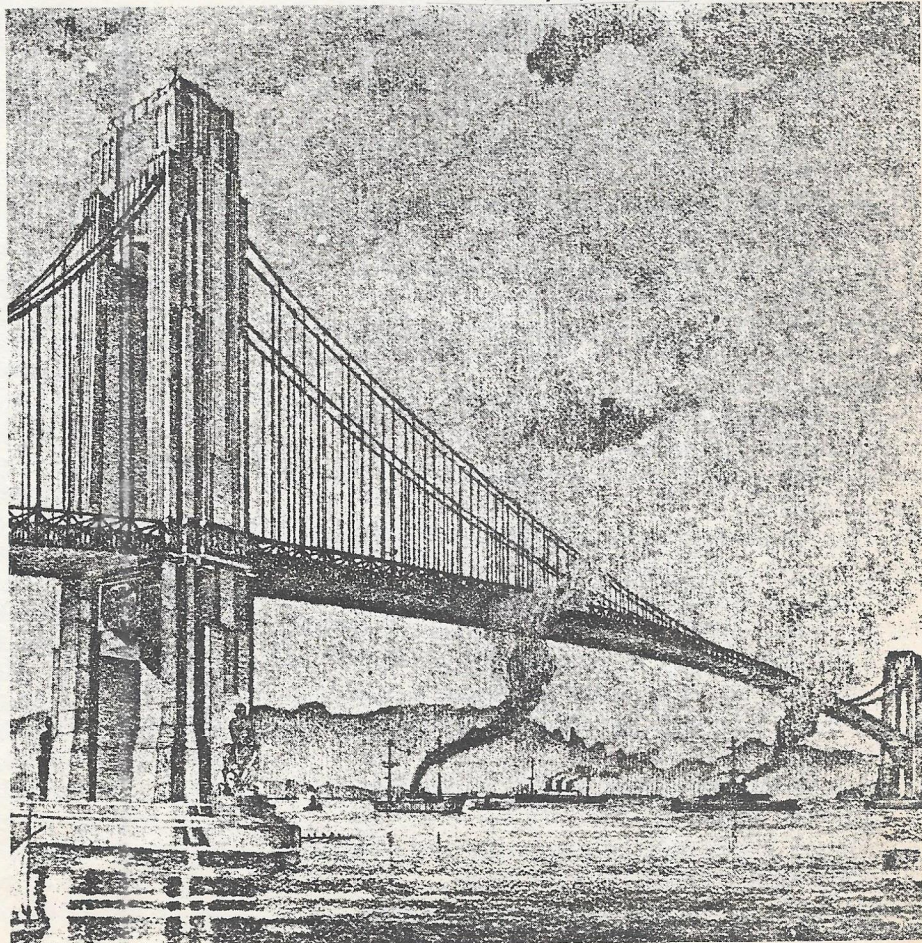
"Quem já pôde agradecer ao engenheiro Adolfo Aschoff o arrojo do empreendimento, levando a efeito essa estrada há tantos anos projetada e jamais conseguida — noticiou o jornal *O Paiz* — não sabe como dar relevo ao trabalho ingente, ao esforço admirável que representa esta conquista. O Visconde de Assis Martins praticou milagres, realizando, como presidente da empresa, as operações financeiras que a obra exigiu o engenheiro Aschoff praticou heroísmos, realizando o traçado e assentamento da linha".

A 21 de maio de 1902, a concessão dessa via-férrea foi transferida para o Banco da República do Brasil que, a 22 de setembro do ano seguinte, a transferiu para a Companhia de São Cristóvão.

Somente a partir do dia 8 de maio de 1907, no entanto, passou a viagem a ser feita por bondes elétricos, sem baldeação, entre a Praça Tiradentes e o Alto da Boa-Vista.

PROJETOS DE TREM ELEVADO, SUBMARINO E SUBTERRÂNEO

9.ª PARTE

Um projeto para a ponte Rio—Niterói

TREM ELEVADO

A 26 de outubro de 1889, a Empresa de Obras Públicas no Brasil apresentou ao Governo Imperial projeto para construir, no Rio de Janeiro, o *elevated* (trem elevado), movido a eletricidade, semelhante ao que existia em Nova York.

A linha férrea começaria no Largo da Carioca e, passando por detrás dos antigos edifícios da Imprensa Nacional e do Teatro Lírico, alcançaria a Rua Senador Dantas, pela qual se estenderia até ao jardim do Passeio Público. Deste ponto se dirigiria à Praia da Lapa, perto da Praia do Rússel, indo pelo Flamengo até à Rua Paissandu. Por esta, depois de atravessar a Rua Marquês de Abrantes, alcançaria o Morro do Mundo Novo e, pela encosta, encontraria a Rua da Piedade (hoje Rua Clarisse Índio do Brasil), procuraria a de D. Ana (atual Rua Jornalista Orlando Dantas) para, de novo, galgar a montanha, por cujas depressões se estenderia, a defrontar a Rua Real Grandeza. Atravessaria este logradouro e, daí, o Morro de São João, por meio de um túnel, chegando a Copacabana. Todo esse percurso fora calculado em 9.400 m de extensão.

A linha seria dupla sobre viadutos metálicos, percorrendo as ruas longitudinalmente. Os viadutos repousariam sobre colunas de ferro, conservando-se sempre a 4,50 m acima do nível do solo. As colunas apoiar-se-iam em sapatas de ferro fundido, ligadas a um maciço de alvenaria de tijolo por meio de cavilhas de ferro.

Para a execução desse plano, dispunha a Empresa de Obras Públicas no Brasil do capital de 2.000 contos, que seria aumentado à medida do andamento das obras.

Proclamada a República vinte dias depois, não mais se falou desse projeto monumental, idealizado pelo capitalista Manuel Buarque de Macedo e pelo engenheiro Francisco A. C. de Araujo Feio.

Decorridos dois anos, foi concedido, no dia 6 de junho de 1891, ao Banco da República dos Estados Unidos do Brasil e ao engenheiro Pedro Caminada, privilégio, por trinta anos, para construírem uma linha férrea elevada, sob a denominação de *Metropolitana,* tendo quase o mesmo trajeto do plano anterior e alcançando, ainda, os subúrbios e a Ilha do Governador. O ponto de partida e de chegada continuaria no Largo da Carioca. Em suma: o mesmo projeto de 1889, apenas com o traçado mais extenso.

Plano grandioso surgido nos dias do Encilhamento — disse Noronha Santos — exigindo avultadíssimos capitais, teve defensores entusiastas e opositores irredutíveis, armados de lança em riste contra o governo do Marechal Deodoro da Fonseca. Um dos entusiastas, forrado de otimismo, antevia, pelas colunas do *Jornal do Commércio,* um desenvolvimento espantoso da cidade e de seus subúrbios, quando a Metropolitana lograsse estender suas linhas através de terrenos baldios, nos confins do Engenho Novo, Inhaúma e Irajá. Entre os que se opunham à concessão, porém, enfileiravam-se as companhias de bondes (na maioria ainda puxados a burros), em defesa de seus privilégios de zona e contratos que lhes davam pleno direito de, sem nenhum concorrente, explorar o serviço de viação da cidade.

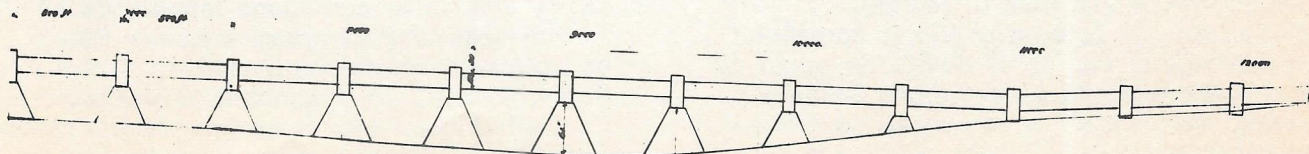
Não obstante isso, a 6 de setembro de 1891, a Metropolitana — que o povo logo apelidou de *Necropolitana* — inaugurou oficialmente o início de suas obras.

A festa teve lugar à 1 hora da tarde, junto ao antigo chafariz do Largo da Carioca, contando com a presença do Generalíssimo

Deodoro da Fonseca, Presidente da República, e dos ministros de Estado Henrique Pereira Lucena (Barão de Lucena), Tristão de Alencar Araripe, Contra-Almirante Fortunato Foster Vidal e João Barbalho Uchôa Cavalcanti, respectivamente da Fazenda, Interior, Marinha e Agricultura. Compareceu, ainda, o Conselheiro Rui Barbosa, o Dr. João Lopes, vice-presidente da Câmara dos Deputados, senadores, deputados, oficiais do Exército e da Armada e grande número de senhoras e cavalheiros. A Escola Politécnica, incorporada e com seu estandarte, também foi levar o concurso da sua adesão ao importante empreendimento. Após a execução do Hino Nacional, tomou a palavra o Conselheiro Rui Barbosa, em nome do Banco Impulsor, que era o financiador das obras, e, depois de demonstrar as vantagens da Metropolitana, passou uma *sapeca* em regra nas companhias de bondes ... Falou, a seguir, o Sr. Salvador Nicósia, cidadão italiano e co-concessionário do *elevated*. Numa salada linguística, em que entravam em partes iguais os idiomas italiano, espanhol e português, concluiu "fazendo votos para que o Brasil se tornasse um país de eletricidade, e não de ... burros". Seguiram-se muitos outros discursos, findos os quais procedeu-se ao assentamento da primeira pedra da estação central. Um mês e meio depois, com a renúncia de Deodoro, assumiu o Governo o Vice-Presidente da República, Marechal Floriano Peixoto. Em conseqüência, houve completa remodelação no Ministério. E foi o que bastou para não mais se ouvir falar na mirabolante Estrada de Ferro Metropolitana, cujas obras não passaram da pedra fundamental assentada no Largo da Carioca.

TREM SUBMARINO

Data do ano de 1875 a idéia de se estabelecer um serviço regular de transporte entre a capital do Império e a cidade de Niterói, na vizinha Província do Rio de Janeiro, por meio de um túnel servido por estrada de ferro.

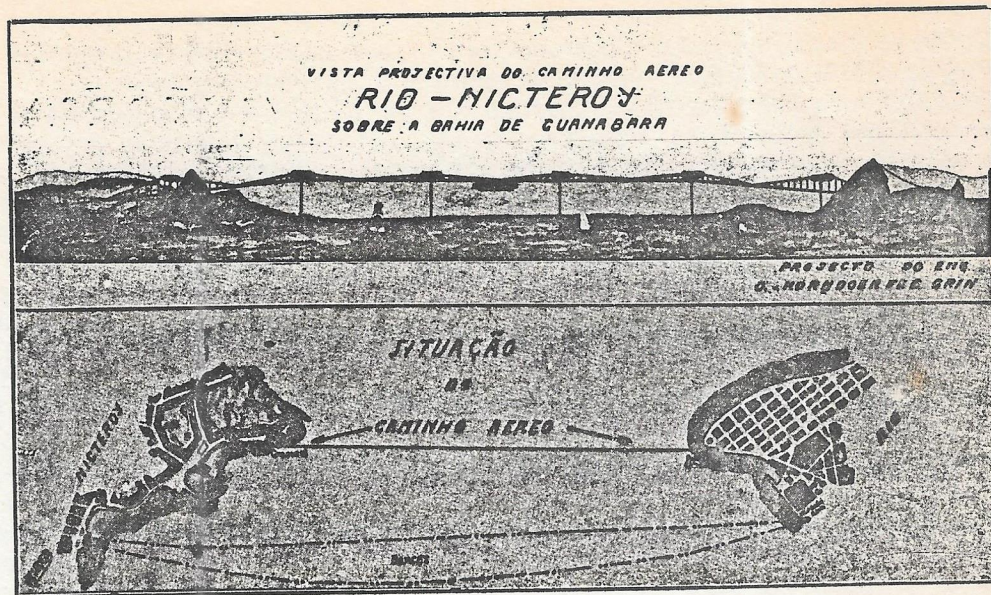
Projeto do túnel submarino

Submetida ao Governo em minucioso relatório intitulado "Report on the best method to connect Rio de Janeiro and Nictheroy by means of a tunnel", foi baixado, no ano seguinte, o Decreto n.° 6.138, de 4 de março, concedendo ao seu planejador, o engenheiro inglês Hamilton Lindsay Bucknall, privilégio, por 50 anos, para a construção, uso e gozo desse tunel.
Como pontos extremos, o túnel teria, do lado da Corte, a Praça D. Pedro II (atual Quinze de Novembro), nas proximidades da Igreja do Carmo, e, do lado de Niterói, o Largo da Igreja de São João (hoje Praça D. Pedro II, mais conhecida por Jardim de São João).
Com 5 a 6 metros de diâmetro e 5 de altura seria esse
túnel construído com chapas de ferro batido ou aço, unidas e cravadas por rebites, e protegidas por um revestimento de tijolos ligados por uma camada de asfalto. As seções viriam da Inglaterra sendo aqui trabalhadas e montadas; quando prontas, seriam ligadas, submersas e fixadas no fundo do mar, segundo os métodos mais recomendados pela engenharia hidráulica. A tarefa de colocação das seções seria realizada com o auxílio de uma doca flutuante, de modo a não causar qualquer interrupção ao tráfego marítimo durante a operação de montagem.
A via-férrea destinada ao serviço de passageiros e cargas teria a bitola de 1 metro, linha singela e tração a vapor.
O curioso é que as locomotivas teriam de consumir a sua própria fumaça ... Haveria vagões de 1.ª e de 2.ª classes, iluminados dia e noite.
De acordo, ainda, com o Decreto, obrigava-se o concessionário a apresentar o plano geral das obras dentro do prazo de um ano e a iniciar a construção do túnel quatro meses após a aprovação do plano, devendo estar tudo pronto em quatro anos.

Não obstante a boa acolhida que o projeto mereceu do Ministro da Marinha, do Diretor de Obras Públicas, Dr. Buarque de Macedo, do Presidente da Província do Rio de Janeiro e, sobretudo, do Barão de Nova Friburgo, que demonstrou grande otimismo pelo empreendimento, o engenheiro Bucknall não conseguiu levantar o capital de £ 500.000 para constituir a sua Tunnel Company. Em conseqüência, não puderam ter início as obras, caducando a concessão.

*

A segunda tentativa de um trem submarino do Rio a Niterói — já na República — ocorreu quando o Decreto n.° 993, de 21 de julho de 1903, concedeu ao engenheiro-civil Carlos Cesar de Oliveira Sampaio e ao industrial Antônio Júlio de Oliveira Sampaio, ou à companhia que organizassem, o direito de construir uma estrada de ferro por tração elétrica, sistema tubular e bitola de 1 metro, ligando aquelas duas cidades.
Deveriam os concessionários empregar o processo mais aperfeiçoado de construção pelos meios mecânicos então utilizados em trabalhos congêneres.
O prazo do privilégio para exploração do serviço foi fixado em sessenta anos. Se, porém, durante três anos da data do Decreto, não fossem iniciadas as obras, a concessão se tornaria sem efeito.
Foi o que aconteceu...

*

Em 1920 houve outro projeto de um túnel submarino Rio-Niterói, porém sem estrada de ferro. Destinava-se ao tráfego de automóveis e outros veículos, contando, ainda, com duas passagens laterais de 1,20 m cada uma para uso exclusivo de pedestres.
Propôs construí-lo o engenheiro italiano Enea Marini, no prazo máximo de três anos. Como, pelos cálculos feitos, o custo das

obras orçasse em 120 mil contos, pedia esse engenheiro a concessão de sua exploração por 50 anos. Findo esse prazo, reverteria o túnel, sem ônus algum para a União. O projeto do engenheiro Marini, que chegou a ser discutido no Congresso Nacional, foi, posteriormente, abandonado. Devido, talvez, às dificuldades na época, pouco interesse despertou do plenário da Câmara.

*

Mais recentemente — cremos que por volta de 1953 — surgiu outra tentativa de se construir um túnel, ligando o Rio a Niteroi. Pouco diferia do que fora projetado pelo engenheiro italiano Marini. Previa a ligação do Calabouço, no Rio de Janeiro, a Gragoatá, em Niterói, numa extensão aproximada de 2.500 m.
Assim que o projeto foi aprovado pela Câmara de Deputados, os componentes do Comitê Pró-Construção do Túnel Rio-Niterói entraram em entendimento com firmas americanas e inglesas, consultando sobre a possibilidade de sua construção, sendo-lhes enviadas plantas e especificações do trabalho a ser executado. Os principais contatos foram realizadas com as construtoras do *Holland Tunnel*, que liga Nova York a Nova Jersey, a do *Lincoln Tunnel*, a do *Brooklyn Battery Tunnel*, a do *Buttermilk Channed* e com a companhia que havia construído o túnel sob o Rio Mersey, em Liverpool, Inglaterra.
Dentre as concorrentes na construção do nosso túnel, a que mais interessada se demonstrou foi a empresa Merrit Champeneo & Scott Corp., que, na ocasião, estava concluindo a ligação entre Norfolk e Portsmouth, na Virgínia.
Mas o projeto não foi adiante.

*

TREM SUBTERRANEO

A primeira tentativa de se estabelecer o *metrô* no Rio de Janeiro parece ter sido a do engenheiro Álvaro J. de Oliveira, em 1911.

Em abril daquele ano, requereu ele ao Conselho Municipal e ao Ministério da Viação e Obras Públicas concessão para construir uma linha férrea subterrânea, servida por locomotivas elétricas, ligando a Avenida Central (hoje Rio Branco) a Cascadura, com pontos de parada em todas as estações dos subúrbios da Central do Brasil. O *subway* teria 30 quilômetros de extensão, inclusive os ramais para D. Clara e Taquara.
Rejeitado o projeto pelo Conselho Municipal, o Dr. Álvaro de Oliveira submeteu-o à apreciação do Clube de Engenharia, em conferência que ali realizou no dia 27 de março de 1913. Suscitou-se, então — é ainda uma vez Noronha Santos quem informa — interessante debate que se prolongou até fins de maio, em várias sessões do Clube, tomando parte nas discussões os engenheiros Pedro Betim Pais Leme, Paulo de Frontin, Antônio Ennes de Souza, Raimundo Floresta de Miranda. Álvaro Rodovalho Marcondes dos Reis, Arthur Miranda Ribeiro, José Agostinho dos Reis, Osório de Almeida, J. S. de Castro Barbosa e outros.
O engenheiro Betim Pais Leme, defendendo o projeto, declarou que, se a inexeqüibilidade técnica não existia para levar avante a linha subterrânea, muito menos existiria a financeira. "Mas, quando mesmo sobre essas supostas inexeqüibilidades dúvidas pudessem persistir — acrescentava — o Conselho Municipal poderia seguir o exemplo do conselheiro Saraiva, quando, lhe parecendo inexeqüível e extravagante a concessão pedida para a Estrada de Ferro do Corcovado, proferiu o seguinte e espirituoso despacho, conciliando a sua incredulidade de leigo com a inteligência de homem de Governo: "É engraçado; deferido".

Seguiram-se inúmeros estudos, traçados, propostas e anteprojetos do *metrô* carioca.
Dentre alguns mais antigos, podemos citar o anteprojeto dos vereadores Raimundo Pereira da Silva e J. M. Travassos Filho, em 1929; a proposta do chamado *Transporte Rápido* apresentada pela LIGHT ao Prefeito Antônio Prado Junior, naquele mesmo ano, proposta essa que o professor Agache ampliou e chegou a incluir no seu "Plano de Extensão, Remodelação e Embelezamento da Cidade do Rio de Janeiro"; projeto da própria Prefeitura do Distrito Federal, em 1933, na administração do Dr. Pedro Ernesto Batista; outro, do engenheiro Jorge Ernesto de Miranda Schnoor, em 1939; projeto elaborado pela Comissão Mista (Prefeitura e Central do Brasil), em 1942; anteprojeto Costa-Cattapan do *Anel Ferroviário Tronco-Circular*, reprodução, com pequenas adaptações, dos anteprojetos Pereira da Silva e Comissão Mista;
um segundo projeto, com alterações, do engenheiro Jorge Schnoor, em 1946; outro projeto da LIGHT, em 1947, de autoria do engenheiro canadense Norman D. Wilson; o plano do engenheiro francês Paul Barrilou, do Metropolitano de Paris, em 1947; estudo feito pelos engenheiros Francisco Kruel Ebling e Oscar Machado da Costa (tráfego mútuo com os trens suburbanos da Central do Brasil), estudo esse que se transformou no Projeto n.° 70/47 da Câmara do Distrito Federal, chegou a ser aprovado, mas foi vetado pelo Prefeito Ângelo Mendes de Morais em dezembro de 1947;
anteprojeto apresentado à mesma Câmara, em 1949, pelo vereador Ari Barroso; estudo feito pela Société Générale de Traction et d'Exploitation (ex-Compagnie du Chemin de Fer Metropolitain de Paris), em 1951, etc., etc.

PRIMÓRDIOS DA NAVEGAÇÃO NA BAÍA DE GUANABARA — "CARREIRAS" DE BOTES, FALUAS E SAVEIROS — TRANSPORTE PARA SÃO CRISTÓVÃO E ENSEADA DE BOTAFOGO E PARA NITERÓI, ILHAS E "PORTOS DO RECÔNCAVO" — AS COMPANHIAS DE NAVEGAÇÃO NITERÓI, INHOMIRIM, FERRY E CANTAREIRA

10.ª PARTE

Travessia Rio—Niterói

No cáis Pharoux

Os primeiros navegantes da Baía de Guanabara foram, por certo, os tamoios, com suas pirogas feitas de troncos de árvore escavados. Sem juntas nem cavilhas, medindo de 5 a 6 braças de comprimento por 3 pés de largura (10 a 12m por 1m de largura), podiam carregar até 50 indígenas. Serviam essas embarcações não apenas como meio de transporte, mas, também, para a pesca e a guerra.
Fundada a cidade de São Sebastião do Rio de Janeiro, somente a partir do século XVII passou a navegação a ter certa importância. Pioneiros desse meio de condução foram os padres da Companhia de Jesus, que dele se utilizaram largamente para ir do Centro, onde possuíam o Colégio no Morro do Castelo, à sua Quinta em São Cristóvão.
Já no século XVIII, por 30 réis se fazia, em bote, veleiro ou a remo, a viagem do Valongo a São Cristóvão ou Botafogo, havendo várias *carreiras* que disputavam a preferência dos viajantes.
Estabeleceram-se, depois, serviços de faluas, saveiros e barcaças, impulsionados pelos braços vigorosos dos escravos, que *andavam de aluguel* ao longo da orla marítima da cidade e para a Vila Real da Praia Grande (Niterói) e, ainda, para as ilhas de Paquetá e Governador e para os chamados *portos do recôncavo:* Piedade de Magé, São Gonçalo, Iguaçu, Mauá, Porto das Caixas, Inhomirim e Estrela, no litoral fluminense.
Em 1817, o príncipe regente D. João concedeu privilégio a dois ingleses, William Spencer e Samuel Charles Nicoll, para explorarem um serviço de barcas a

A Ilha Fiscal

vapor entre o Rio e Niterói, nos moldes do que já existia nos rios Tamisa, Hudson e Sena, respectivamente em Londres, Nova York e Paris. Não se conhece o resultado desse empreendimento. Sabe-se, apenas, que, pouco depois, tentaram a travessia da Guanabara com uma pequena barca, que acabou soçobrando em Niterói, próximo à Ponta da Armação.
Em 1821 — informa o capitão-de-mar-e-guerra Francisco Romano Stepple da Silva — estabeleceu-se um serviço incipiente de navegação a vapor entre a Corte e a Praia Grande, com a barca *Bragança.* Esta embarcação, com boa tonelagem e dispondo de excelentes requisitos náuticos, não se demorou naquele serviço. Por ser muito cômoda e veloz, armaram-na em guerra, tendo servido por ocasião dos graves acontecimentos que antecederam a Independência do Brasil.
O primeiro serviço regular de transporte de passageiros, entre a Corte e a vizinha Província do Rio de Janeiro, data de 14 de outubro de 1835, quando começaram a trafegar três barcas a vapor inglesas, armadas em iate, da Companhia de Navegação de Niterói, denominadas *Praia Grandense, Niteroiense* e *Especuladora.* Essas barcas tinham acomodação para 200 a 250 pessoas e viajavam de hora em hora, das 6 da manhã às 6 da tarde, fazendo a travessia da baía em cerca de 30 minutos. Até então, não se conseguia cobrir esse percurso em menos de duas e, por vezes, três e até quatro horas.
A ponte de atracação, aqui no Rio, ficava na antiga Praia de D. Manuel, em frente à,

também já desaparecida, Rua do Cotovêlo (nas imediações do Cais Pharoux), e, em Niterói, na Rua da Praia, em frente à antiga Rua do Imperador (atual Marechal Deodoro), sendo depois transferida para a Ponta do Cabeceiro, em São Domingos, onde ainda existe parte do cais em ruínas.
Durante a viagem, os passageiros eram "proibidos de conversar com o maquinista e o homem do leme". Nos assentos da ré era vedado fumar e, também, proibida a permanência de escravos, "excetuadas as mucamas e as amas-de-leite". Na cabine interior, só tinham ingresso as senhoras. Noticiou, então, o *Jornal do Commércio:* "Agora, verão, praticamente, os que não acreditam em máquinas, as vantagens que pode ter o público da navegação feita por semelhante modo. Poupam estas barcas trezentos braços, que se ocupavam em remar e marear 50 a 60 faluas que se empregavam, diariamente, no transporte das pessoas que se passavam de Niterói para este lado da baía, os quais braços se podem agora utilizar em outros misteres; teremos viagens mais breves; navegação mais segura, porque os temporais e ignorância ou descuido dalguns mestres de barcos todos os anos originavam desastres".
As ilhas de Paquetá e Governador, desde 1838, vinham sendo atendidas pela Companhia da Piedade. Não menos importante era a Companhia de Navegação de Botafogo, que mantinha um serviço de barcas a vapor entre essa enseada e o Cais Pharoux.
No dia 23 de maio de 1844 aconteceu terrível desastre que cobriu de luto e desolação as duas capitais: "Cerca das 5 horas da tarde, achavam-se na barca *Especuladora,* que estava a largar da ponte do Cais Pharoux para Niterói, mais de 200 passageiros. O mestre havia gritado *Larga!* As pás das rodas tinham apenas tocado a água, quando se ouviu horrível sibilo precursor de várias detonações que se seguiram com a mesma rapidez com que o relâmpago precede o trovão. Arrebentara a caldeira! A princípio, nada se viu: um denso vapor envolvia a barca donde partiam horríveis gemidos, espantosas lamentações. Dissipado o fumo, terrível espetáculo se descortinou. O convés estava arrombado e no centro do porão, cheio d'água fervente da caldeira, boiavam corpos humanos, mulheres, crianças, moços, velhos, brancos, negros, todos de mistura. Alguns morreram instantaneamente, e estes foram felizes; outros, esforçando-se por sair da medonha fornalha, agarraram-se a ferros em brasa e tornaram a cair na caldeira. Faltam expressões para poder pintar esta cena de desolação e de horror. Os negros estavam brancos, os brancos encarnados; um chama pelo pai, outro pelo irmão, esta pelo esposo, aquela pelo filho. O mar está coalhado de cadáveres ou de pessoas que procuram escapar-se; algumas conseguem chegar à praia, outras são recolhidas por faluas, não poucas morrem afogadas. Oh! quem poderá descrever as angústias e sofrimentos de tantos infelizes, cozidos em água salgada, com pedaços de carne pendendo dos membros, o corpo todo em chaga viva, sobrevivendo algumas horas ainda para curtir mais acerbas dores?! Logo depois da explosão, caíra a chaminé e o mastro grande e, com eles, o toldo, que veio abafar tantas vítimas e aumentar o perigo, porque as labaredas já se lhe iam comunicando. Conseguiu-se rasgá-lo com facas, navalhas e espadas, e recolher os infelizes que se achavam no estado mais fácil de imaginar do que escrever. Os socorros foram prontos e não se pode assaz louvar a dedicação com que todas as pessoas que puderam acudir se prestaram a socorrer tantos desgraçados.

Primeira estação das barcas

Quanto ao que deu motivo à explosão, nada se sabe ao certo. A caldeira arrebentou por baixo, arrombou o convés, ficando intactas a proa e a popa, e caiu de lado. Uns dizem que proveio o desastre do descuido do maquinista que não abriu a tempo a válvula de segurança; outros, que a caldeira estava muito suja e cheia de crosta que costuma depositar a água salgada; e não poucos, enfim, asseguram que a caldeira estava arruinada e que de manhã já dera indícios do seu péssimo estado..." — *Jornal do Commércio* de 28-5-1844.

Depois desta catástrofe, em que perderam a vida 70 pessoas, o Governo determinou vistorias mensais nas caldeiras de todas as barcas.

Correram os anos e, em 1851, entrou em serviço outra barca, a *Niterói,* também adquirida em estaleiros ingleses. Dispunha essa nova barca de vários melhoramentos, além de ser muito veloz: fazia o percurso em apenas 22 minutos.

Nesse mesmo ano, a Companhia Inhomirim, que já explorava a navegação a vapor para o Porto das Caixas e Estrela, no interior da baía, obteve permissão para estender o serviço até Niterói, com escala em São Domingos.

Em 1852, em virtude de acordo, deu-se a fusão das duas empresas, surgindo a

Praia de Botafogo

Companhia de Navegação de Niterói e Inhomirim, com o capital social de 400 contos de réis. Em conseqüência, estabeleceram-se novas *carreiras* de barcas para a capital fluminense, com seções para Barreto, Ilhas de Paquetá e Governador, Rio Inhomirim e, ainda, para os bairros de São Cristóvão e Botafogo, aqui na Corte.
A 5 de junho de 1858, o Governo Imperial concedeu ao Dr. Clinton van Tuyl, ou à empresa que organizasse, privilégio para um serviço de comunicação entre as cidades do Rio de Janeiro e Niterói, por meio de barcas a vapor do sistema *ferry* (do verbo inglês *to ferry:* atravessar em barco ou balsa de uma margem para outra), podendo estendê-lo a outros pontos da Baía de Guanabara.
Organizada a Companhia Ferry, foi o seu serviço de transporte Rio-Niterói inaugurado na manhã de domingo, 29 de junho de 1862, com três barcas. Eram de fabricação norte-americana, movidas por grandes rodas, com duas proas e capacidade para 300

Estação da Cantareira

pessoas, podendo, ainda, levar algumas carruagens com os respectivos animais. Dotadas de toda a comodidade e asseio, — nelas não se ouvia o ruído das rodas nem o vozerio dos mestres, tampouco se sentia o desagradável cheiro de graxa, tão comum nas barcas da Inhomirim. Além disso, sua atracação era mais fácil e mais cômoda. Roberto Macedo assim descreve a cerimônia dessa inauguração:
"Regorgitava o Largo do Paço (Praça Quinze de Novembro). Grande massa de curiosos aguardava os monarcas. A todo momento chegavam convidados. Faiscavam ao sol os instrumentos das bandas marciais. Às 10h30min estas romperam o Hino Nacional,
D. Pedro II desce de sua caleça, louro e forte. Seguem-se a Imperatriz Teresa Cristina, as princesas, os ministros de Obras Públicas, da Guerra e da Marinha, senadores, deputados e comitiva oficial. Fazem as honras da casa Mr. W. F. Jones, diretor, e Mr. Thomas Rainey, empresário da Companhia. A Família Imperial visita ponto

por ponto as barcas, inexpressivamente batizadas com os nomes de *Primeira, Segunda* e *Terceira.* A *Primeira* e a *Terceira* transbordam de convidados, mais de mil e seiscentos. Na *Segunda* — uma segunda que foi a primeira — seguem na frente os imperantes. A *Primeira* saiu com o diabo nas máquinas: abalroou um patacho, chocou-se com o flutuante dos banhistas e quase pôs à pique um escaler que lhe corria pela proa. Entretanto, a *Segunda* navegava em mar de rosas. Por causa da maré baixa, demorou um pouco a manobra de atracação na ponte de São Domingos, onde aguardavam os augustos imperantes o presidente da Província, Luís Alves Leite de Oliveira Belo, e autoridades provinciais.

Depois de numerosas visitas em Niterói, regressou a Família Imperial na barca *Terceira".*

A Companhia de Navegação de Niterói e Inhomirim operou em concorrência com a Companhia Ferry durante alguns anos.

Afinal, não podendo resistir à competição, devido à preferência do público pelas novas barcas americanas, suspendeu definitivamente o serviço em fins de 1865.

Pouco depois, a Companhia Ferry pôs em serviço mais duas barcas: a *Quarta* e a *Quinta,* e, mais tarde, a *Sexta* e a...

Sabado, estendendo o horário do serviço até às 11h30min da noite.

No dia 6 de janeiro de 1870, a Empresa Fluminense, fundada por Carlos Fleiuss, iniciou serviço idêntico, com três barcas movidas a hélice e de uma só proa. Mas, logo a seguir, a Empresa foi vendida à Companhia Ferro-Carril Niteroiense, que, por sua vez, em 1876, a transferiu para o capitalista Domingos Moitinho. Não suportando, porém, a concorrência da Companhia Ferry, foi por ela absorvida em junho de 1877. Nesse ano a Ferry estendeu o seu serviço de barcas até à Ilha de Paquetá.

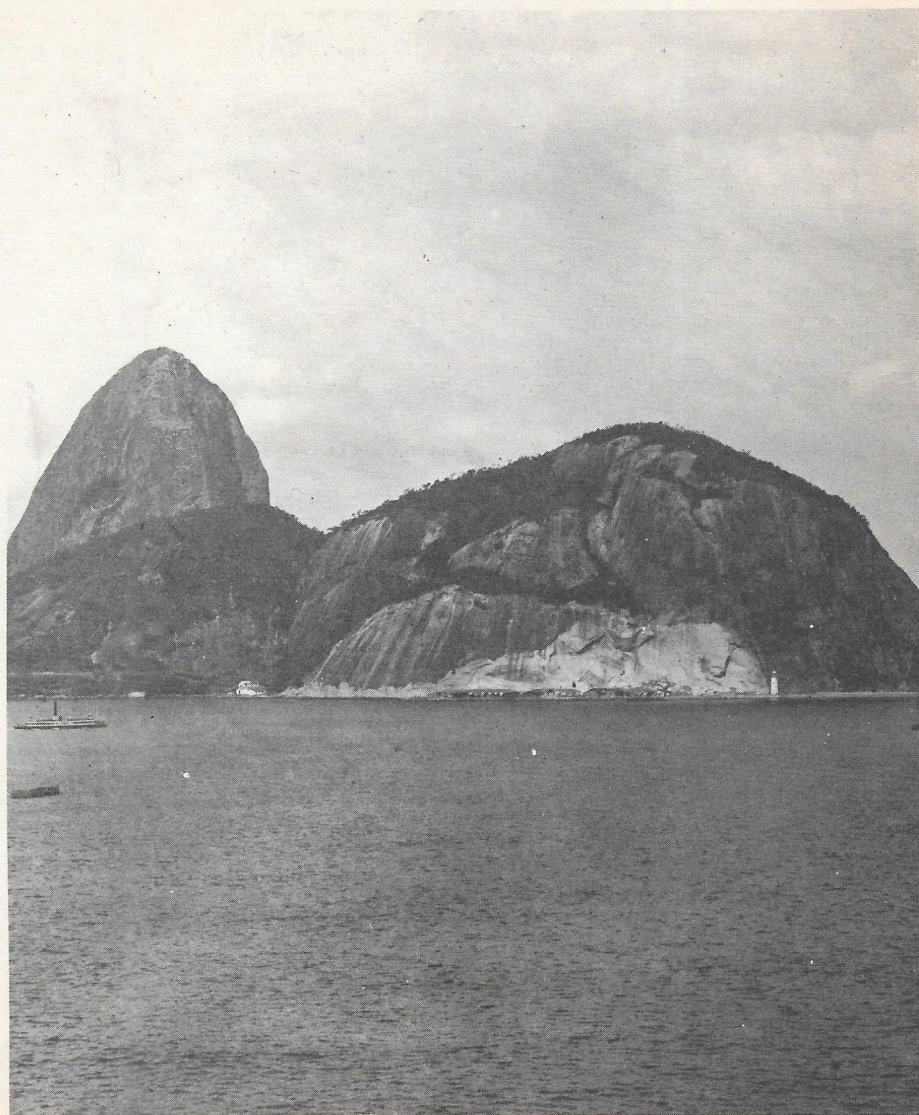
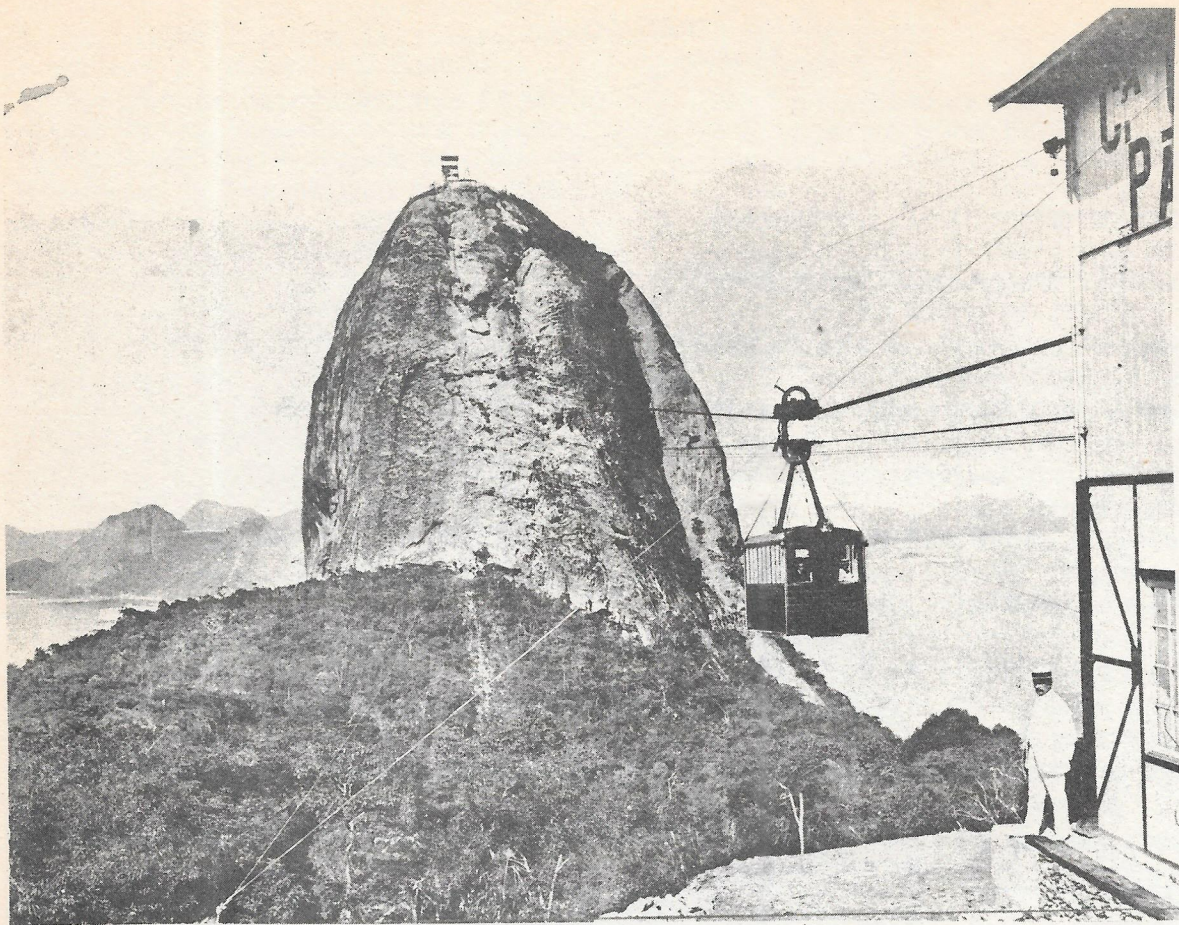
A 1.° de outubro de 1889, ela se incorporou à Empresa de Obras Públicas no Brasil, organizando-se, então, a Companhia Cantareira e Viação Fluminense, com a finalidade de explorar, não só a navegação a vapor na Baía de Guanabara, como os serviços de abastecimento d'água e de bondinhos de burros em Niterói.

Por ocasião da revolta da Armada chefiada pelo Contra-Almirante Custódio José de Melo (5-9-1893 a 13-3-1894), a barca *Segunda* foi afundada por uma bala de canhão, paralisando-se o tráfego marítimo na Baía de Guanabara durante quase seis meses. Aproveitou, então, a Cantareira para reformar o seu material flutuante e, gradativamente, substituir por eletricidade a antiquada e deficiente iluminação à querosene.

Foi devido a um defeito nessa instalação elétrica que a barca *Terceira,* ao anoitecer de 6 de janeiro de 1895, incendiou-se diante da estação de São Domingos, em Niterói, vitimando mais de 80 pessoas.

Do terceiro pavoroso desastre com essas barcas muitos ainda se recordam ou ouviram contar: aconteceu com a barca *Sétima* (a *Sábado* já tinha sido escrapada), às 3 e meia da tarde do dia 26 de outubro de 1915. Regressavam à Niterói 328 alunos do Colégio Salesiano, de Santa Rosa, que tinham vindo tomar parte numa cerimônia em honra do Arcebispo Cardeal D. Joaquim Arcoverde. Na enseada da Ponta da Areia, a embarcação rompeu o fundo num encolho, meteu água, que logo invadiu o recinto das máquinas, e naufragou, matando 27 estudantes de doze a quinze anos e um seminarista, o professor Otacílio Nunes.

O CAMINHO AÉREO DO PÃO DE AÇÚCAR

11.ª PARTE

A concessão para construir e explorar um caminho aéreo entre a antiga Escola Militar, na Praia Vermelha, e o alto do Morro da Urca, com ramais para o pico do Pão de Açúcar e a chapada do Morro da Babilônia, foi outorgada pelo Decreto Municipal n.° 1.260, de 29 de maio de 1909, ao engenheiro Augusto Ferreira Ramos, ao Coronel Fridolino Cardoso, ao capitalista Manoel Antônio Galvão e outros.

A 30 de julho, na administração de Serzedêlo Correia, assinou-se, com a antiga Prefeitura do Distrito Federal, o respectivo contrato, para execução da gigantesca e majestosa obra.

"Não faltaram sorrisos incrédulos — informa Noronha Santos — para sublinhar a notícia que se espalhara, de que engenheiros nacionais, com operários nossos e com capitais reunidos no País, constituíam a grande empresa brasileira, à cuja frente estava um núcleo de patriotas".

As obras do Caminho Aéreo do Pão de

Açúcar tiveram início em fins daquele mesmo ano de 1909, sob a direção técnica do engenheiro Frederico Augusto da Silva, prosseguindo ativamente durante 1910, 1911 e 1912.
Guindastes gigantescos foram montados à base do morro, enquanto que centenas de operários, realizando perigosas escaladas, se incumbiam do transporte do material.
No dia 25 de outubro de 1912, após esforços inauditos para a arrojada construção, inaugurou-se o primeiro trecho, da base do Morro da Babilônia ao alto do da Urca, e a 18 de janeiro do ano seguinte, o trecho final, desse ponto ao Pico do Pão de Açucar, a 395 m de altitude.
A distância horizontal do primeiro trecho é de 575 m e a do segundo, 830 m.
Os carros, suspensos por dois cabos, um ao lado do outro, transportam normalmente quinze passageiros, mas contêm lugares para vinte. À guisa de tripulação, viaja nele um condutor e, quase sempre, um

engraxador, este na parte superior externa da cabine!

Os cabos, denominados *cabos-trilhos,* tinham um diâmetro de 44 mm e eram constituídos por quase 100 fios de aço enrolados, de modo a manter sempre lisa a superfície, evitando assim o atrito.

A resistência à rutura estava calculada para 180 toneladas, e sua durabilidade, para aproximadamente 45 anos.

Os carros, cuja velocidade é de 2,50m por segundo, são acionados por outro cabo, também de aço, mas de menor resistência, denominado *cabo-tração,* posto em movimento por um sistema de polias movidas a eletricidade.

Na construção das estações da Urca e do Pão de Açucar foram empregados cerca de 4.000 toneladas de materiais para aqueles pontos transportados, vencendo toda a sorte de dificuldades em um trabalho incessante, dia e noite. Foram construídas de concreto e aço e cravadas em rocha maciça, na qual se desce, em alguns lugares, a mais de 8 m de profundidade.

O trajeto da estação inicial à do Morro da Urca dura cerca de quatro minutos.

Aí, os passageiros baldeam para outro carro, que faz a ascenção até ao alto do Pão de Açucar em cinco minutos.

"A subida, não há negá-lo — disse o professor Júlio Nogueira — é algo impressionante, mas, à medida que o carro se afasta da terra, sentímo-nos inteiramente empolgados pelo panorama extraordinário que se descortina e nenhum outro sentimento nos pode dominar senão uma admiração profunda ante o aspecto imponente da cidade, com o perfil gracioso das suas montanhas e das suas praias, a beleza da sua edificação, dos seus jardins e, em suma, esse conjunto sem par que faz do Rio de Janeiro a rainha das cidades".

No dia 14 de julho de 1913, mestre Vieira Fazenda também viajou no Caminho Aéreo. "Nunca mais — disse ele — se me apagará da memória tal data, uma das mais felizes da minha não curta existência. Entrei tranqüilo no bonde aéreo. Não me benzi! A pequeno sinal, começaram a funcionar as máquinas. Em menos de quatro minutos estávamos no cimo da Urca, a 224 m de altitude. Magnífico panorama! Passámos para outro bonde e ei-nos, enfim, no termo da viagem. Se do Corcovado a vista abrange maior horizonte, o Pão de Açucar leva-lhe vantagem. Sem binóculo, a gente com facilidade localiza os pontos que deseja ver: sinuosidade das praias, direção das ruas e avenidas, estabelecimentos públicos, tudo, enfim, com prazer e entusiasmo. Fica-se mudo e quedo diante de tanta magnitude. Cronista das coisas cariocas, do píncaro do Pão de Açúcar tive a satisfação de ver corroboradas as minhas opiniões sobre a fundação da cidade do Rio de Janeiro.

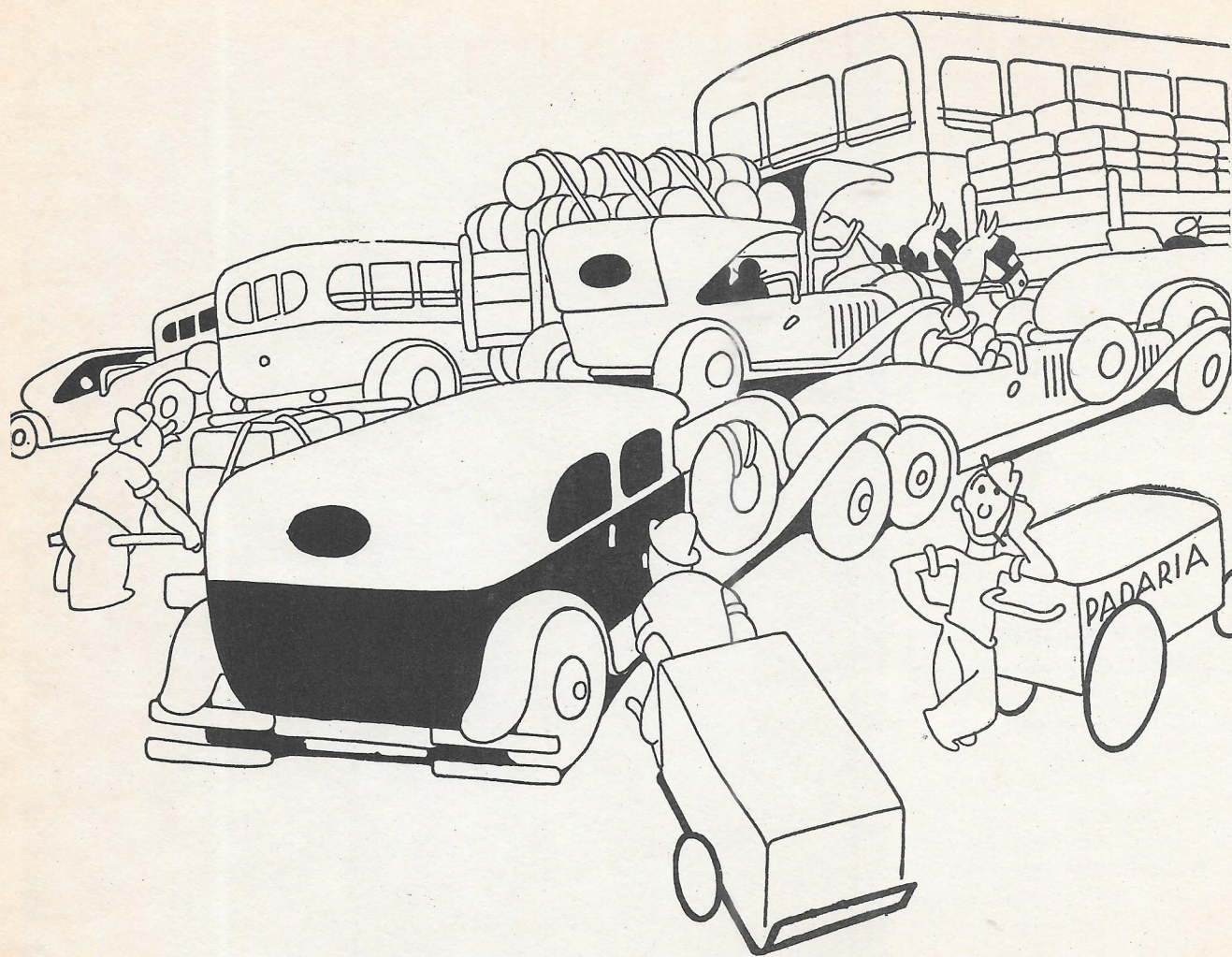
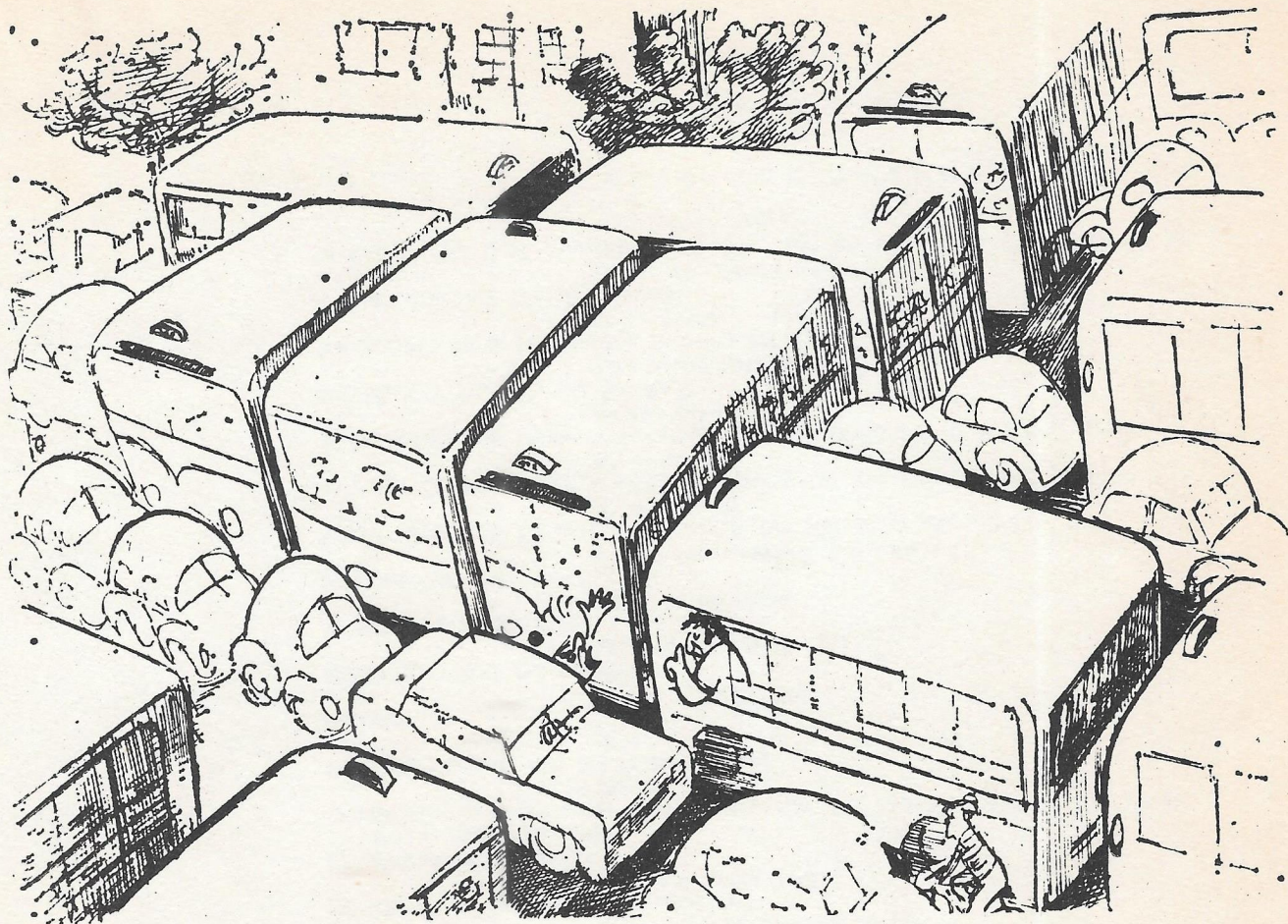
Hoje já não é lícito falar em Praia Vermelha.

Foi na planície, tendo por padrasto o Pão de Açucar e por atalaia o morro hoje de São João, que Estácio de Sá lançou os alicerces da cidade dedicada a São Sebastião. Quem dúvidas possa ter, que suba ao Pão de Açúcar. Na planície, junto ao Morro de São João, deve ser levantado o monumento comemorativo desse fato primordial da nossa história local".

Apesar de ser a *great attraction* para os turistas e forasteiros que nos visitam, revelam as estatísticas que 70% dos cariocas ainda não viajaram no bondinho do Pão de Açúcar.

TRÁFEGO

12.ª PARTE

PADARIA

— *Rio de Janeiro, ame-o ou deixe-o!*
— *De que jeito?!*

BIBLIOGRAFIA

OBRAS CONSULTADAS

A EVOLUÇÃO DOS TRANSPORTES (em "Rio de Janeiro em seus 400 anos")
Nestor de Oliveira Neto

AS FREGUEZIAS DO RIO ANTIGO
Paulo Berger

ANTIQUALHAS E MEMÓRIAS DO RIO DE JANEIRO
José Vieira Fazenda

APARÊNCIA DO RIO DE JANEIRO
Gastão Cruls

APONTAMENTOS PARA A HISTÓRIA DOS BONDES NO RIO DE JANEIRO
C. J. Dunlop

APONTAMENTOS PARA A HISTÓRIA DA E. F. DO CORCOVADO
C. J. Dunlop

APONTAMENTOS PARA O INDICADOR DO DISTRITO FEDERAL
F. Agenor de Noronha Santos

AUTOBIOGRAFIA
Visconde de Mauá

A VELHA RUA DIREITA
Fernando Monteiro

BISBILHOTANDO NO PASSADO
Alarico Cintra

BOTAFOGO
Brasil Gerson

COELHO CINTRA, PAI DE COPACABANA
Alarico Cintra

COMEMORAÇÃO DO 35.º ANIVERSÁRIO DA CIA. FERRO-CARRIL DO JARDIM BOTÂNICO, EM 1903

COPACABANA
Enelda e Paulo Berger

COROGRAFIA DO DISTRITO FEDERAL
F. Agenor de Noronha Santos

COUSAS DO PASSADO
Escragnolle Doria

CURIOSIDADES BRASILEIRAS
Otto Schneider

DIÁRIO DE UMA VIAGEM AO BRASIL
Maria Graham

DICIONÁRIO BRASILEIRO DE DATAS HISTÓRICAS
José Teixeira de Oliveira

EFEMÉRIDES CARIOCAS
Antenor Nascentes

EFEMÉRIDES CARIOCAS
Roberto Macedo
EXTRATO DE MANUSCRITOS SOBRE AFORAMENTOS
Restier Gonçalves
GRANDES PERSONAGENS DA NOSSA HISTÓRIA (Vols. I a IV)
GUIA DA CIDADE DO RIO DE JANEIRO
Paula Pessoa
GUIA DO VIAJANTE NO RIO DE JANEIRO
A. do Vale Cabral
HISTÓRIA DA CIDADE DO RIO DE JANEIRO
Max Fleiuss
HISTÓRIA MARÍTIMA DO RIO DE JANEIRO
Dídio I. A. da Costa
HISTÓRIA DA POLÍCIA DO RIO DE JANEIRO
Melo Barreto Filho e Hermeto Lima
HISTÓRIA DAS RUAS DO RIO DE JANEIRO
Brasil Gerson
LIVRO DOS TRANSPORTES
Dinah Silveira de Queiróz
MAUÁ
Alberto de Faria
MEIOS DE TRANSPORTE NO RIO DE JANEIRO
F. Agenor de Noronha Santos
MEMÓRIAS DA CIDADE DO RIO DE JANEIRO
Vivaldo Coaracy
MEMÓRIA HISTÓRICA DA E. F. CENTRAL DO BRASIL (1908 a 1958)
MEMÓRIAS DA RUA DO OUVIDOR
Joaquim Manuel de Macedo
MEMÓRIAS PARA SERVIR À HISTÓRIA DO REINO DO BRASIL
Luís Gonçalves dos Santos (Padre Perereca))
MEMORIAL DO RIO DE JANEIRO
Ferreira da Rosa
MEU VELHO RIO DE JANEIRO
Augusto Maurício
NOMENCLATURA DOS LOGRADOUROS PÚBLICOS DO RIO DE JANEIRO (1944 e 1958)
NOTAS SOBRE O RIO DE JANEIRO
John Luccock
OLHANDO PARA ATRÁS
Luís Edmundo
O MUNDO DE MACHADO DE ASSIS
Miécio Tati
O RIO DE JANEIRO
Moreira de Azevedo
O RIO DE JANEIRO IMPERIAL
Adolfo Morales de los Rios Filho
O RIO DE JANEIRO DO MEU TEMPO
Luís Edmundo
O RIO DE JANEIRO NO TEMPO DOS VICE-REIS
Luís Edmundo
O VELHO COMÉRCIO DO RIO DE JANEIRO
Ernesto Senna
PÁGINAS CARIOCAS
Nelson Costa

PAULO DE FRONTIN, SUA VIDA E SUA OBRA
Raimundo de Athayde
"PIONEERING IN SOUTH BRAZIL"
Thomas P. Bigg-Wither
PRESENÇA DE PAULO DE FRONTIN
Luís Dodsworth Martins
RIO DE JANEIRO
Ferreira da Rosa
"RIO-DE-JANEIRO"
Émile Allain
RIO DE JANEIRO DE ANTANHO
Afonso de E. Taunay
RIO DE JANEIRO, METRÓPOLE DA BELEZA
Sinfrônio de Magalhães
RIO DE JANEIRO, NOTÍCIA HISTÓRICA E DESCRITIVA
Ferreira da Rosa
RIO DE ONTEM E DE HOJE
Nelson Costa
RIO ANTIGO (Vols. I, II e III)
C. J. Dunlop
RECORDAÇÕES DO RIO ANTIGO
Luís Edmundo
RELÍQUIAS DA CIDADE DO RIO DE JANEIRO
Carlos Sarthou
REMINISCÊNCIAS DE VIAGENS
Daniel P. Kidder
RESUMO HISTÓRICO DA NAVEGAÇÃO A VAPOR NO BRASIL
Francisco Romano Stepple da Silva
SUBSÍDIOS PARA A HISTÓRIA
Ernesto Senna
SUBSÍDIOS PARA A HISTÓRIA DO RIO DE JANEIRO
C. J. Dunlop
"TRAMWAYS" — Concessões
(edição interna da LIGHT)
UM PASSEIO PELA CIDADE DO RIO DE JANEIRO
Joaquim Manuel de Macedo
VIAGEM PITORESCA ATRAVÉS DO BRASIL
João Maurício Rugendas
"VOYAGE PITTORESQUE ET HISTORIQUE AU BRÉSIL"
Jean Baptiste Debret

OUTRAS PUBLICAÇÕES CONSULTADAS

"Almanak Laemmert"
Atos da Municipalidade
Coleção das Leis do Brasil
"O Comentário" (1903 a 1906)
"Jornal do Commércio" (1822 a 1889)
Relatórios dos antigos Ministérios dos Negócios do Império, da Agricultura, Comércio e Obras Públicas e da Indústria, Viação e Obras Públiras
Relatórios e atas das Reuniões da Diretoria da Cia. Ferro-Carril do Jardim Botânico
Revista "KOSMOS" (1904 a 1909)
Revista "LIGHT" (1928 a 1940)
além de outros jornais e revistas da época, notas e achegas históricas.

DO MESMO AUTOR:

"SUBSÍDIOS PARA A HISTÓRIA DO RIO DE JANEIRO" — 1957
"ÁLBUM DO RIO ANTIGO" — 1965
"RIO ANTIGO" — (Vols. I, II e III num só tomo) — 1969

Edições esgotadas:

"LEGISLAÇÃO BRASILEIRA DO TRABALHO" (1.ª Edição) — 1933
"LEGISLAÇÃO BRASILEIRA DO TRABALHO" (2.ª Edição) — 1934
"LEGISLAÇÃO BRASILEIRA DO TRABALHO" (3.ª Edição) — 1939
"LEGISLAÇÃO BRASILEIRA DO TRABALHO" (4.ª Edição) — 1943
"LEGISLAÇÃO DE ÁGUAS E ENERGIA ELÉTRICA"
(sob o pseudônimo de M. Estevam) — 1941
"APONTAMENTOS PARA A HISTÓRIA DA ILUMINAÇÃO DO RIO DE JANEIRO
— 1949
"APONTAMENTOS PARA A HISTÓRIA DA E. F. DO CORCOVADO" — 1951
"APONTAMENTOS PARA A HISTÓRIA DOS BONDES NO RIO DE JANEIRO
(Vol. I) — 1952
"APONTAMENTOS PARA A HISTÓRIA DOS BONDES NO RIO DE JANEIRO"
(Vol. II) — 1953
"RIO ANTIGO" — Vol. I — (1.ª Edição) — 1955
"RIO ANTIGO" — Vol. I — (2.ª Edição) — 1957
"RIO ANTIGO" — Vol. I — (3.ª Edição) — 1963
"RIO ANTIGO" — Vol. II — 1956
"RIO ANTIGO" — Vol. III — 1960

MINISTÉRIO DOS TRANSPORTES - SERVIÇO DE DOCUMENTAÇÃO